

## Regeringens proposition

1979/80: 142

om vissa taxifrågor;

beslutad den 20 mars 1980.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till effektivisering och rationalisering av taxis verksamhet. Taxis roll i den kollektiva trafikförsörjningen – såväl i tätorter som på landsbygden – betonas bl. a. genom ökad samverkan mellan myndigheterna, taxi och huvudmännen för kollektivtrafiken. Med hänsynstagande till lokala förhållanden skapas möjligheter för en mer flexibel tillståndsgivning. Vidare föreslås att taxitaxan förenklas och byggs upp så att den skall stimulera effektiviteten inom näringen. Stor vikt läggs vid att utvecklingen i fråga om tekniska hjälpmedel för taxi – beställnings- och trafikledningssystem, taxametrar m. m. – noga följs. Åtgärder föreslås också för att komma till rätta med olaga yrkesmässig trafik, s. k. svartåkning.

Förslag till

Lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1979: 559) dels att 2 kap. 18 och 19 §§ och 3 kap. 9 § skall upphöra att gälla, dels att 4 kap. 1 § skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

1 §

Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd eller en tillståndshavare som bryter mot taxa, turlista eller någon annan särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet döms till böter.

Den som bryter mot 2 kap. 15 eller 20 § döms till böter.

Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillståndshavare som bryter mot taxa, turlista eller någon annan särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet eller den som bryter mot 2 kap. 15 eller 20 § döms till böter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1980.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1980-03-20

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Proposition om vissa taxifrågor**

---

## 1 Inledning

Lagstiftningen om yrkesmässig trafik har nyligen reformerats såvitt avser godstransporter och busstrafik. Jag hänvisar i det sammanhanget till prop. 1977/78: 137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m. och riksdagsbehandlingen härav (TU 1977/78: 27, rskr 1977/78: 365). Reformen berör frågor av betydelse för en utveckling mot ett mera effektivt utnyttjande av transportapparaten och ett mindre inslag av konkurrenshämmande regleringar i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Lagstiftningen har också moderniserats språkligt. Sålunda har förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ersatts av bl. a. yrkestrafiklagen (1979:559) och yrkestrafikförordningen (1979:871), vilka har trätt i kraft den 1 januari 1980.

När det gäller busstrafiken kan nämnas prop. 1977/78: 92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. Statsmakernas beslut (TU 1977/78: 28, rskr 1977/78: 364) innebar bl. a. att huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg kommer att utövas genom samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i resp. län. Genom denna reform uppnås en integrering av lokal och regional trafik samt en ökad samordning av trafikresurserna.

När det gäller taxitrafiken har denna – även om en del förändringar har gjorts i de författningsmässiga villkoren för trafiken – inte setts över på motsvarande sätt. Däremot har det samhälle i vilket taxitrafiken skapade sina ursprungliga verksamhetsformer förändrats. Detta har i sin tur påverkat näringens sätt att fungera och dess möjligheter att lösa sina uppgifter.

Under den senaste tioårsperioden har däremot flera utredningar behandlat olika problem inom taxinäringen. Därvid har frågan om företagsstrukturen tilldragit sig det största intresset.

Som exempel på det utredningsarbete som har bedrivits kan nämnas följande.

År 1971 lämnade utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, den s. k. yrkestrafikutredningen, sitt betänkande (SOU 1971: 34) Lastbil och taxi. Utredningen föreslog bl. a. att taxitrafiken i princip endast skulle bedrivas av särskilda trafikutövande taxibolag som ägdes av de förutvarande tillståndshavarna. Dessa bolag kunde bildas på grundval av redan existerande beställningskontor och ta över dessa kontors uppgifter.

Utredningen föreslog vidare vissa åtgärder avseende godstransporter med taxi, samtrafik mellan olika orter m. m. Utredningsförslagen behandlades därefter i prop. 1972: 81 om vissa ändringar i yrkestrafiklagstiftningen. Riksdagen godkände förslagen (TU 1972: 13, rskr 1972: 232).

År 1974 avgav den s. k. strukturarbetsgruppen, som hade tillsatts av Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet, en rapport "Taxinäringen – förslag till ändrad företagsstruktur m. m.". Enligt arbetsgruppen skulle en omstrukturering av taxinäringen vara nödvändig om taxi i framtiden skulle kunna hävda sina intressen och samtidigt tillgodose konsumenternas krav på en tillfredsställande service. Arbetsgruppen föreslog bl. a. att det i varje kommun skulle bildas i princip *ett* aktiebolag för taxitrafiken. Bolaget skulle handha ett för kommunen gemensamt beställningskontor. Svenska taxiförbundets representanter i arbetsgruppen framförde emellertid i ett särskilt yttrande åsikten att all omstrukturering av taxinäringen skulle ske på frivillighetens grund.

I sammanhanget bör också nämnas de undersökningar rörande taxinäringen och dess villkor som har gjorts av en forskargrupp vid Umeå universitet. Syftet var att skapa ett faktaunderlag för bedömningen av taxinäringens framtida situation. Som ett led i detta arbete undersöktes bl. a. taxinäringens ekonomi och organisation. Resultatet av gruppens arbete har publicerats av Transportforskningsdelegationen (TFD) i rapporten (1977: 4) Taxi och framtiden.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 14 september 1978 en särskild utredare<sup>1</sup> med uppgift att företa en samlad översyn av taxinäringen.

De frågor som enligt direktiven särskilt borde uppmärksammas i utredningsarbetet var samordningen med den kollektiva trafiken i övrigt, företagsstrukturen och möjligheterna till val av lämplig företagsform, en förbättrad service samt hur taxitjänsternas utbud smidigt skulle kunna anpassas till variationer i efterfrågan. Andra viktiga frågor som borde behandlas angavs vara befordringspliktens utformning och omfattning, turordningsprincipen samt taxesystemets utformning och handläggning.

<sup>1</sup> Numera borgarrådet Carl Cederschiöld. Experter: hovrättsassessorn Jan Levin och departementssekreteraren Jan-Olof Selén.

Utredaren avlämnade sommaren 1979 betänkandet (Ds K 1979: 4) TAXI – krav och utvecklingsmöjligheter. Betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. Yttranden har avgivits av riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, brottsförebyggande rådet (BRÅ), trafiksäkerhetsverket, transportnämnden, bussbidragsnämnden, riksrevisionsverket, näringsfrihetsombudsmannen (NO), kommerskollegium, statens pris- och kartellnämnd (SPK), konsumentverket, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län, AB Örebro läns regionaltrafik, Göteborgs, Helsingborgs, Malmö, Stockholms och Umeå kommuner, Landstingsförbundet, Näringslivets trafikdelegation, Svenska busstrafikförbundet, Svenska handelskammarförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Södermanlands läns Trafik AB, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Upplands Lokaltrafik Aktiebolag.

Vissa remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

## **2 Föredragandens överväganden**

### **2.1 Taxi i den kollektiva trafikförsörjningen**

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll när det gäller att tillgodose kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning för människorna i vårt land och har tillmätts ökad betydelse som ett medel att bemästra miljö-, trafiksäkerhets- och energiproblemen.

Förutsättningarna för att vidmakthålla en tillfredsställande trafikförsörjning inom ramen för företagsekonomisk lönsamhet har emellertid successivt försämrats. För att trygga ett visst basutbud av trafik har därför såväl staten som landstingskommuner och kommuner i ökad utsträckning engagerat sig ekonomiskt i den kollektiva trafiken. Det samhällsekonomiska synsättet har i det sammanhanget blivit alltmer uttalat.

Med hänsyn till att det nutida resemonstret alltmer förutsätter att mer än en trafiklinje och vanligtvis också att flera transportmedel utnyttjas för en resa har kravet på en god samordning mellan olika trafikföretag och linjer blivit allt väsentligare. Som jag nämnde inledningsvis kommer ansvaret för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg att successivt föras över till en för kommuner och landstingskommuner gemensam huvudman i varje län. Detta ger önskat utrymme för ökad samordning

mellan olika trafikuppgifter och för samverkan mellan olika trafikföretag och därmed för ett effektivt utnyttjande av trafikresurserna.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att regeringen i september 1979 tillkallade en särskild kollektivtrafikberedning (K 1979: 07) med uppgift att finna vägar att förbättra nuvarande kollektivtrafiksystem. Beredningen skall därvid bl. a. söka nya former för samverkan och samordning mellan olika transportföretag och transportmedel.

Jag ser taxi och dess möjligheter som en viktig faktor i kollektivtrafiken. Redan nu spelar taxi en betydelsefull roll för att uppnå en tillfredsställande trafikförsörjning. Taxi utnyttjas i stor utsträckning av kommunerna för sådana transportuppgifter som t. ex. skolskjutsning, kompletteringstrafik, sjuktransporter och handikappresor. Den allmänna utvecklingen för taxi-resor har varit att andelen samhällsbetalda uppdrag expanderat kraftigt under senare år.

Självfallet finns det en betydande utvecklingspotential i den kollektiva trafiken. Det gäller såväl på det fordonstekniska området som i fråga om olika trafik- och systemlösningar. Dagens kollektivtrafiksystem bygger i hög grad på bussar och spårbundna fordon, vilket gör att det inte är särskilt lämpat t. ex. när trafikunderlaget är litet och/eller spritt geografiskt. I det sammanhanget menar jag att det är naturligt och riktigt att intresset alltmer riktas mot taxi och de förutsättningar som taxi som transportsystem har när det gäller att komplettera och i vissa fall ersätta traditionell kollektivtrafik.

Med tanke på taxis särskilda förutsättningar torde en huvuduppgift även i fortsättningen vara att tillgodose behovet av traditionell taxitrafik. Enligt min mening finns det dock goda förutsättningar att utnyttja transportmedlet även för andra trafikuppgifter. Utöver de slag av samhällsbetalda transporter som jag nyss har nämnt bör det finnas ytterligare utvecklingsmöjligheter. Det kan gälla olika former av anropsstyrda trafiksystem och även vissa linjetrafikuppgifter i områden och vid tider när trafikefterfrågan är liten, t. ex. som natttrafik i tätorter mellan centrum och ytterområden eller för att upprätthålla trafik mellan ytterområden i många tätorter.

I glesbygdsområdena finns det goda möjligheter att i skiftande sammanhang utnyttja taxis tjänster. Så sker i stor utsträckning redan i dag och det torde finnas anledning att i än högre grad i framtiden tillvarata den flexibilitet och mångsidighet som är utmärkande för taxi. Sålunda kan taxi – utöver den kompletteringstrafik som f. n. bedrivs – i större utsträckning utföra rena linjetrafikuppgifter. I glesbygden används taxi vidare till stor del för sjuktransporter. Taxi utnyttjas också för lättare godstransporter. Det kan t. ex. gälla transport av mat till skolor, paketdistribution, budkörningar, post- och telegramförmedling. Vidare finns det utvecklingsmöjligheter för taxi inom färdtjänsten.

Genom att utnyttja sådana möjligheter som jag nu har nämnt torde en trafikförsörjning kunna erhållas som innebär rimliga kostnader samtidigt

som fördelar vinns för taxiorganisationerna både i form av bättre ekonomi för de enskilda företagen och större möjligheter att möta efterfrågan vid högtrafiktid.

För att taxi skall kunna behålla och även utöka sitt engagemang i den lokala transportförsörjningen måste man kunna marknadsföra sina tjänster på ett sätt som klargör taxis fördelar i förhållande till andra delar av det kollektiva transportutbudet. Taxis möjligheter att svara upp mot förväntningar och krav beror också i stor utsträckning på näringens organisatoriska styrka, kapacitet och kvalitet. En stark taxinäring ger också bättre möjligheter till ett önskvärt nära samarbete mellan taxi och de ansvariga huvudmännen för den kollektiva trafiken. Såsom har betonats av vissa remissinstanser är det viktigt – bl. a. mot bakgrund av den stora andelen samhällsbetalda uppdrag som taxi utför – att ett nära samarbete bedrivs mellan taxi å ena sidan samt läns huvudmännen och kommunerna å den andra och att taxi tas med i såväl den lokala som den regionala trafikplaneringen.

I detta sammanhang kan jag nämna att läns huvudmannen i Uppsala län, Upplands Lokaltrafik Aktiebolag, har satt i gång ett arbete som syftar till att utreda förutsättningarna för att bl. a. inrätta beställningscentraler som skall kunna förmedla all samhällsbetald trafik. Målet är bl. a. att i möjligaste mån försöka samordna denna typ av trafik och få till stånd ett bättre resursutnyttjande. Arbetet bedrivs i nära samråd med företrädare för kommuner, taxis organisationer, transportarbetareförbundet m. fl. Jag anser att detta utgör ett bra exempel på hur man kan gå fram för att – genom samarbete med de intressenter som berörs – nå effektiva trafiklösningar.

## 2.2 Taxis företagsstruktur

### 2.2.1 Olika företagsformer

Utredaren har föreslagit att kravet på särskilda skäl för att taxitillstånd skall kunna meddelas juridiska personer slopas.

Endast Svenska transportarbetareförbundet och länsstyrelsen i Stockholms län motsätter sig förslaget. Transportarbetareförbundets uppfattning är att nuvarande krav bör bibehållas till dess att strukturarbetsgruppens förslag genomförts. Länsstyrelsen menar att ett slopande av kravet skulle innebära att möjligheterna till okontrollerade köp och försäljningar av små företag skulle öka.

För egen del vill jag anföra följande.

Frågan om rätten för juridiska personer att få tillstånd till yrkesmässig trafik har behandlats i olika sammanhang under årens lopp. Svårigheter har funnits för de tillståndsgivande myndigheterna att ange vad som skall anses vara särskilda skäl. Förarbetena till yrkestrafiklagstiftningen har härvidlag inte givit någon vägledning.

Frågan om rätten för juridiska personer att driva yrkesmässig trafik

behandlades senast i prop. 1977/78: 137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m., vilken antogs av riksdagen under våren 1978 (TU 1977/78: 27, rskr 1977/78: 365). Förslagen i propositionen innebar bl. a. att kravet på särskilda skäl för att juridiska personer skulle kunna meddelas tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik och beställningstrafik med buss slopades.

Det framhölls i propositionen att den lämpliga storleken på företagsenheterna och den lämpliga företagsformen – juridisk person eller enskild näringsidkare – inte kan anges i generella termer utan är beroende av en rad olika faktorer, inte minst transportverksamhetens art och omfattning samt trafikutövarens förutsättningar att driva sin rörelse. Vidare framhölls att det är väsentligt att lagstiftningen inte lägger hinder i vägen för en strukturrationalisering och en fortlöpande anpassning till de ändrade förutsättningar som är en följd av utvecklingen i övrigt.

Att hålla fast vid den rådande ordningen, varigenom möjligheterna för juridisk person att erhålla trafik tillstånd inskränktes i betydande grad, ansågs vara en klar nackdel. Vidare uttalades att det i dagens samhälle med dess komplicerade ekonomiska struktur är naturligt med olika former av samverkan mellan personer som ställer sina arbetskrafts- och/eller kapitalresurser till gemensamt förfogande för att därigenom bättre kunna fylla de krav som det allmänna, de anställda och andra intressenter ställer på företaget. Man borde därför eftersträva en ordning enligt vilken en juridisk person har lika stora möjligheter som en fysisk person att inneha tillstånd till yrkesmässig trafik.

Motiv av det slag som anfördes för ett slopande av kravet på särskilda skäl för att tillstånd till lastbils- och busstrafik skall kunna meddelas juridisk person (aktiebolag, handelsbolag, ekonomisk förening etc.) kan enligt min mening anföras även i fråga om taxitrafiken. Jag föreslår därför att kravet på särskilda skäl slopas också i fråga om taxitillstånd. Det bör alltså finnas möjlighet att välja mellan olika företagsformer. Även i övrigt bör yrkestrafiklagstiftningen och tillämpningen av denna utformas så att denna aspekt tillgodoses. Jag återkommer strax till detta (avsnitt 2.2.2).

Vid remissbehandlingen har anmärkts att lönsamheten vid olika företagsformer inte har belysts av utredaren. Jag är medveten om detta men anser, att det inte heller när det gäller taxitrafiken finns någon möjlighet att ange den lämpliga storleken på företagsenheterna eller den lämpliga företagsformen i generella termer. Detta är en fråga som i första hand bör prövas och avgöras av branschen och de enskilda trafikutövarna utifrån bl. a. de lokala förhållandena. Tillståndsprövningen bör ske med utgångspunkt i att åstadkomma lämpliga företagsformer som kan främja en rationell taxitrafik på den aktuella orten samtidigt som särskild hänsyn bör tas till exempelvis taxiförare som önskar starta egna företag i den ena eller andra företagsformen. Jag återkommer härtill i följande avsnitt.

I detta sammanhang kan också erinras om den utveckling som har skett inom lastbilsnäringsen, där transportförsäljningen i stor utsträckning sker i

fast organiserade former samtidigt som det förekommer ett stort antal små åkerier. Lastbilscentralerna och transportförmedlingsföretagen är exempel på detta. På kollektivtrafikens område har samordningssträvandena markerats ytterligare genom riksdagens beslut om införande av lagen (1978: 438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Förutsättningarna för effektivisering och samordning av denna trafik har härigenom i hög grad förbättrats.

Samverkan i fastare former inom ramen för taxiorganisationen och med andra trafikslag än f. n. skulle alltså enligt min mening underlätta en effektivisering av taxis verksamhet. Detta torde också ha betydelse för de anställdas trygghet. Som jag tidigare har framhållit framstår en utveckling av angivet slag som särskilt angelägen mot bakgrund av de ökade arbetsuppgifter som taxi svarar för och i växande utsträckning sannolikt kommer att få inom ramen för den kollektiva trafikförsörjningen.

Såsom har framgått av det föregående har utredarens förslag i denna del mottagits mycket positivt av det helt övervägande antalet remissinstanser. Länsstyrelsen i Stockholms län har givit uttryck för vissa farhågor om att ett slopande av kravet på särskilda skäl skulle innebära ökade möjligheter till okontrollerade köp och försäljningar av företag. Genom de regler om ansvarig förestandare för juridiska personer och om lämplighetsprövningen som yrkestrafiklagstiftningen numera innehåller samt vad jag i det följande kommer att anföra om kravet på yrkeskunnande och erfarenhet torde tillståndsmyndigheterna enligt min mening ha goda möjligheter att följa företagen och förhindra olämpliga överlåtelser. Detta underlättas även av den överblick som länsstyrelserna har över den samlade yrkesmässiga trafiken inom resp. län. Länsstyrelserna kan och bör således gripa in, om det visar sig att de nya reglerna missbrukas. Jag vill i detta sammanhang också erinra om den uppföljande verksamhet som transportrådet utövar på yrkestrafiklagstiftningens område. Slutligen vill jag nämna att slopandet av kravet på särskilda skäl inte har visat sig medföra några olägenheter i fråga om buss- och lastbilstrafiken.

### *2.2.2 Turordningsprincipen och lämplighetsprövningen*

Trafiktillstånd får enligt 2 kap. 3 § yrkestrafiklagen endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att driva verksamheten. När det gäller lämplighetsprövningen av personer som söker tillstånd till taxitrafik har denna fått en särskild utformning genom tillämpning av den s. k. turordningsprincipen. Som framgår av betänkandet (avsnitt 3.2) innebär principen att ledigblivet tillstånd tilldelas den person på orten som har den längsta tjänstgöringstiden som taxiförare.

Utredaren har i betänkandet (s. 64–65) behandlat turordningsprincipen och har också berört utformningen av den lämplighetsprövning som en sökande av taxitillstånd bör underkastas.

Utredaren anser att det saknas skäl att upprätthålla turordningsprincipen i fortsättningen. Han förordar därför att tillståndsmyndigheterna bryter den praxis som har tillämpats på de flesta håll hittills, nämligen att tillmäta förarnas tjänsteålder avgörande vikt vid prövningen.

Frågor om taxitillstånd bör enligt utredaren inte prövas på annorlunda sätt än när det gäller tillstånd till annat slag av yrkesmässig trafik. Lämplighetsprövningen bör således uteslutande ha sin utgångspunkt i sökandens yrkeskunnande, personliga och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter som kan vara av betydelse. Vid bedömningen av sökandens yrkeskunnande kommer självfallet hans erfarenhet av branschen – t. ex. som taxiförare – in i bilden. Att däremot bedöma yrkeskunnandet enbart med utgångspunkt i antalet tjänsteår anser utredaren vara oriktigt och framhåller att det t. ex. är betydelsefullt att sökanden har de insikter i ekonomi och administration som krävs för att sköta ett företag. Yrkeskunnandet i detta avseende kan ha förvärvats genom praktisk erfarenhet och/eller utbildning av något slag, t. ex. deltagande i taxiförbundets kurser för företagare i taxibranschen.

Utredaren anser vidare att det är viktigt att den ekonomiska prövningen ges erforderlig stadga. Detta kan knappast ske på annat sätt än att sökanden får lämna dokumentation om detta. Utredaren pekar på att förebilder finns på godstrafiksiden, där särskilda bestämmelser gäller om den ekonomiska lämplighetsprövningen.

I fråga om juridiska personer bör enligt utredaren lämplighetsprövningen – på det sätt som nu gäller i fråga om tillstånd till godstrafik och busstrafik – inriktas också på ställföreträdarna, dvs. i regel verkställande direktören i t. ex. ett aktiebolag.

Utredarens överväganden i fråga om turordningsprincipen och lämplighetsprövningen har mottagits positivt av nästan alla remissinstanser, däribland flera länsstyrelser. Svenska taxiförbundet delar utredarens uppfattning att stor vikt bör läggas vid lämplighetsprövningen och framhåller att en ytterligare genomströmning genom branschen inte bidrar till den stabilitet som är önskvärd. Svenska kommunförbundet förutsätter att taxiförbundet i samråd med Svenska transportarbetareförbundet försöker finna lösningar som underlättar ett frångående av turordningsprincipen. Transportarbetareförbundet är däremot kritiskt mot att slopa turordningsprincipen och anser att den bör följas tills vidare. Vissa remissinstanser efterlyser en ersättning för turordningsprincipen.

För egen del vill jag anföra följande.

Jag är medveten om att en strikt tillämpning av turordningsprincipen kan innebära en förenkling i fråga om tilldelning av taxitillstånd. För den förare som tänker bli taxiägare innebär det att han på ett ganska tillförlitligt sätt kan räkna ut när tillstånd kan meddelas.

Jag anser emellertid att turordningsprincipen, såsom den tillämpas f. n., också har nackdelar. Den innebär en stark schablonisering av tillståndsgiv-

ningen, vilket gör att en reell prövning av lämpligheten inte kommer till stånd.

Vidare innebär den strikta tillämpningen att det blir svårt för dugliga och lämpliga personer som inte tidigare har arbetat inom taxi att etablera sig i branschen.

I likhet med utredaren anser jag att tilldelningen av ledigblivna eller nytillkomna taxitillstånd i princip bör basera sig på den typ av lämplighetsprövning som gäller för meddelande av tillstånd till annan yrkesmässig trafik. Yrkeskunnande samt personliga och ekonomiska förutsättningar bör alltså i första hand ligga till grund för bedömningarna.

Även om man frångår turordningsprincipen i dess nuvarande utformning måste det emellertid, såsom en del remissinstanser har påpekat, finnas regler för fördelningen av ledigblivna tillstånd. Dessa regler bör vara så utformade att de ger möjlighet att driva taxitrafik i skilda företagsformer på det sätt som jag har angivit i det föregående. För orter där det bedöms vara lämpligt och där det finns intresse för olika företagsformer inom taxibranschen kan tillståndsmyndigheten dra upp närmare riktlinjer för fördelningen av lediga tillstånd.

I vilken proportion tillstånden skall fördelas mellan olika företagsformer kan inte fastslås generellt. Folktäthet och samhällsstruktur, liksom lokala förhållanden i övrigt, måste givetvis beaktas. Hänsyn måste alltid tas till enskilda taxiförarens önskan att erhålla egna tillstånd. Jag vill också särskilt betona att några ingrepp i företagsstrukturen i allmänhet inte erfordras i glesbygd och mindre samhällen.

I större tätorter, där det nu enligt kommenderingsplanen föreskrivs fler än ett körpass per dygn för varje tillstånd, bör tillstånd även meddelas personer som av särskilda skäl, t. ex. hälsoskäl eller ålder, vill driva taxirörelse i mindre omfattning och utan anställd personal. Dessa tillståndshavare skall således kunna få köra endast det antal timmar som motsvarar ett körpass. Jag syftar här bl. a. på personer över 50 år eller med minst 10 års tjänst bakom sig. Många av dessa människor har beaktansvärda önskemål om att få övergå till mindre betungande arbetsuppgifter. Det förhållandet att ett större antal taxiägare tillåts köra endast ett pass får givetvis inte leda till ett minskat trafikutbud. Vid tillståndsgivningen måste man därför se till att det totala antalet körtimmar för utehållna bilar inte minskar.

I de allra största tätorterna kan det finnas skäl att reservera en viss del av de ledigblivna tillstånden för juridiska personer. Detta får dock inte leda till att de taxiförare som önskar eget tillstånd tvingas vänta orimligt länge innan något tillstånd kan meddelas dem.

Vid tillståndsgivningen bör beaktas att tillstånd för juridisk person att driva taxitrafik, när det gäller mindre enheter, ofta kan vara att likställa med tillstånd för fysisk person. Vad jag här har anfört om juridiska personer tar således främst sikte på större taxiföretag.

Tillståndsmyndigheterna bör i de frågor som jag nu har berört nära samråda med taxiföreningarna, transportarbetareförbundets avdelningar, länshuvudmännen och berörda kommuner. Det är viktigt att taxis struktur inom varje område verkligen planeras omsorgsfullt och målmedvetet och att myndigheterna därvid tar till vara den sakkunskap som finns inom branschen.

När det gäller yrkeskunnandet bör sökanden åtminstone ha grundläggande kunskaper om den rörelse han eller hon tänker starta. Det gäller då inte bara sådana frågor som rör själva trafiken utan också sådant som rör ekonomi, administration och arbetsmarknadsfrågor etc. Exempelvis bör kunskaper och erfarenheter av sistnämnda slag tillmätas stor betydelse vid bedömningen av lämpligheten hos den som skall ha ansvaret för trafikutövningen hos en juridisk person med en mera omfattande verksamhet. I fråga om den som söker ett enstaka personligt tillstånd får erfarenheten av själva trafikutövningen däremot tillmätas stor vikt. Det är angeläget att även personer utan direkt branschfarenhet men som i övrigt har en lämplig bakgrund och tillräckligt kunnande kan beredas tillfälle att etablera sig inom branschen. Detta får emellertid inte leda till att i branschen praktiskt verksamma personer nekas tillstånd. Samtidigt bör undvikas den snabba genomströmning inom taxiyrket som har påtalats. I anslutning härtill vill jag understryka att särskild hänsyn bör tas till den situation som föreligger då en trafikutövare på grund av sjukdom eller någon annan omständighet vill överlåta taxirörelsen till någon familjemedlem eller annan närstående. Här angivna synpunkter bör beaktas när riktlinjerna för tillståndsgivningen dras upp.

I detta sammanhang kan nämnas att en del taxiföreningar kräver att tillståndshavarna – innan de sätter i gång trafiken – har genomgått den kurs om 40 timmar som Svenska taxiförbundet har ställt samman. Kurspaketet innehåller sådana moment som arbetsrätt, ekonomi och taxiföreningens verksamhet. Förbundet har under hand förklarat sig berett att anordna kurser av den här typen även på andra håll i landet än där de nu förekommer.

Jag anser att man bör ta fasta på den utbildningsverksamhet som förbundet bedriver. Som villkor för att erhålla tillstånd bör krävas att en sökande, som inte på annat sätt har förvärvat motsvarande kunskaper, har genomgått eller kommer att genomgå en kurs som förbundet har godkänt. Denna ordning kan självfallet inte tillämpas fullt ut förrän kursverksamheten har blivit rikstäckande. Det bör överlämnas åt Svenska taxiförbundet att efter samråd med Svenska transportarbetareförbundet närmare ange kursverksamhetens innehåll och omfattning.

Att införa en särskild ekonomisk lämplighetsprövning – i likhet med vad som gäller på godstrafiksidan – anser jag inte påkallat. Jag syftar här på den särskilda dokumentation som obligatoriskt skall lämnas när tillstånd att driva lastbilstrafik söks. Ekonomisk prövning skall givetvis ske även

innan taxitillstånd meddelas. Tillståndsmyndigheten torde emellertid kunna skaffa sig en bild av sökandens ekonomi inom ramen för det prövningsförfarande som finns i dag. Tillståndsmyndigheten är givetvis oförhindrad att, om särskild anledning finns, kräva att sökanden styrker att han har ekonomiska förutsättningar att driva taxirörelse. Detta följer av tillståndsmyndighetens allmänna skyldighet och befogenhet att se till att utredningen i ett ärende är uttömmande.

I fråga om juridiska personer bör lämplighetsprövning – i likhet med vad som gäller i fråga om tillstånd för lastbils- resp. busstrafik – ske även med avseende på den som har ansvaret för trafiken.

Sammanfattningsvis bör den ordning för tillståndsgivningen som jag nu har redovisat kunna skapa incitament för branschen att vidta åtgärder för att utvecklas i enlighet med de krav som samhället och allmänheten ställer.

## 2.3 Tillståndsgivningens närmare inriktning

### 2.3.1 Behovsprövningen

Utredaren har inte funnit anledning att ifrågasätta den behovsprövning som f. n. tillämpas när det gäller frågor om taxitillstånd.

Utredarens uppfattning att behovsprövningen bör finnas kvar delas av eller lämnas utan erinran av nästan alla remissinstanser.

Några remissinstanser har emellertid framfört kritiska synpunkter i fråga om behovsprövningen. Sålunda menar rikspolisstyrelsen att frågan om behovsprövningen borde utredas närmare och framhåller att nuvarande behovsprövning på grundval av de s. k. turordningskommittéernas förslag kan kritiseras. Näringsfrihetsombudsmannen anser att vad som skulle kunna sätta i gång en effektivitetsfrämjande utveckling av taxi, åtminstone i storstadsområdena, är att öppna möjligheter för konkurrens mellan två eller flera företag. Härför krävs att man slopar behovsprövningen och uppdelningen av marknaden i sådana områden som i första hand kan vara aktuella för en successiv liberalisering. Synpunkter av detta slag förs också fram av konsumentverket och Näringslivets trafikdelegation.

För egen del vill jag anföra följande.

Frågan om behovsprövningens värde är framför allt beroende av taxis roll i den kollektiva transportförsörjningen. Såsom framgår av vad jag förut har anfört (avsnitt 2.1) är taxis funktion i den kollektiva transportförsörjningen en faktor som man har anledning att tillmäta allt större vikt. Det kan också framhållas att en behovsprövning torde vara nödvändig, om man skall upprätthålla ett system att via kommanderingsplaner (avsnitt 2.3.3) anpassa trafikutbudet till efterfrågan. Såväl utredaren som remissinstanserna har lagt stor vikt vid att den planeringen görs effektivare än i dag.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört instämmer jag i utredarens bedömning att behovsprövningen fyller en viktig funktion från trafikför-sörjnings- och trafikplaneringssynpunkt. Erfarenheterna i storstadsområ-

dena ger emellertid vid handen att tillämpningen av behovsprövningen där bör vara så flexibel att efterfrågan även vid hötrafik kan tillgodoses.

Med tanke på den roll som taxi sålunda har i det totala transportsystemet och taxis funktion som komplement till den kollektiva trafiken bör ett större samspel i tillståndsgivningen komma till stånd mellan länsstyrelserna som tillståndsgivande myndigheter och de organ som har ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen.

Taxis roll i trafikförsörjningen, sedd mot bakgrund av de mål som formuleras i länsplaneringen, skall framgå av den regionala trafikplanen för länet. Behovet av taxiförsörjning i egentlig mening och som komplement till busstrafiken i länet skall härvidlag prövas. Vidare skall taxitrafiken utgöra en naturlig komponent i läns huvudmannens trafikplanering för tillgodoseende av hela länets trafikbehov.

Utredaren föreslår att ansökningar om tillstånd till taxitrafik regelmässigt skall remitteras till sådan huvudman som avses i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Jag delar denna uppfattning. På motsvarande sätt bör kommunerna få tillfälle att ge synpunkter på ansökningarna. Härigenom får huvudmännen för såväl regional som lokal kollektivtrafik möjlighet att påverka trafikutbudet och ta till vara möjligheterna att pröva och samordna taxitrafiken med planeringen av annan kollektiv persontrafik. Huvudmännen kan härigenom också redovisa i vad mån den ifrågasatta trafiken påverkar den trafikplanering som de svarar för.

### *2.3.2 Stationsortsbegreppet*

Tillstånd till beställningstrafik för persontransporter skall innehålla uppgift om stationsort för trafiken. Trafiken får bedrivas inom stationsorten. I den mån det behövs för att utföra en beställning, som mottagits av eller meddelats bilens förare inom stationsorten, får körningen utföras också utanför densamma. Vid återfärd till stationsorten får passagerare tas med även utan föregående beställning inom stationsorten. Den i en ansökan om trafik tillstånd angivna stationsorten kan sägas utgöra grunden för myndigheternas behovsprövning.

Utredaren konstaterar att samarbete över gränserna för stationsorterna har blivit allt vanligare. Motiven härför har bl. a. varit samverkan kring en gemensam beställningscentral, önskan att omfördela ledig taxikapacitet och möjligheter att lättare reglera personalens tjänstgöringstider vid jourtjänst. Anledning saknas enligt utredaren att föreslå någon egentlig förändring av stationsortsbegreppets innebörd. Som en riktlinje bör emellertid gälla att en stationsort inte bestäms till ett mindre område än en kommun eller annat större område som kan bilda underlag för en rationell samtrafik mellan flera kommuner eller mellan tätorter som är belägna i olika kommuner. För att säkerställa en nödvändig taxiberedskap inom hela stationsorten anser utredaren att utbudsplaneringen måste bli mer omfattande än i dag. Det kommer sålunda att bli nödvändigt att kommenderingsplanerna i

en del fall förutom tidsregleringen även anger lämpliga uppställningsplatser för taxibilarna inom stationsorten. När det gäller frågan om stationsortsindelningen föreslås huvudmännen för den kollektiva persontrafiken i de olika regionerna få möjlighet att medverka. Detta kan ske genom att de på sätt som föreslagits beträffande behovsprövningen alltid får möjlighet att yttra sig över förslag om stationsorter. För att åstadkomma en bättre anpassning till de verkliga förhållandena anser utredaren att termen stationsort bör bytas ut mot termen trafikområde.

Utredarens synpunkter har i stort sett lämnats utan erinran av remissinstanserna. Länsstyrelsen i Jämtlands län anför att – även om en utvidgning av stationsorter till trafikområden framstår som effektivitetsfrämjande i vissa områden – något behov att ange stationsort till hel kommun inte finns i Jämtlands län, eftersom kommunen här är ett alltför omfattande område. Svenska taxiförbundet förutsätter att de lokalt betingade trafikförutsättningarna och inte enbart de administrativa kommungränserna skall styra indelningen i trafikområden.

För egen del instämmer jag i utredarens uppfattning att avgränsningen av trafikområdena bör göras med utgångspunkt i noggranna bedömningar av det önskvärda trafikutbudet inom det område som skall betjänas. Det förefaller härvid praktiskt att i normalfallet utgå från kommunen som enhet. Den kommunala indelningen tar ju i sig till viss del hänsyn till sådana förhållanden som lokalisering av boende, näringsliv och samhällig service jämte andra faktorer som bestämmer transportbehoven. Genom att använda en otvetydig och allmänt känd indelning undviks osäkerhet och tolkningsproblem i fråga om hur trafiken får bedrivas. Principen synes mig också lämplig med tanke på att en allt större andel av taxitrafiken utförs med kommunerna som beställare. Jag vill dock betona att det sagda inte innebär att just kommunen undantagslöst utgör den lämpligaste avgränsningen. Exempelvis kan en vidsträckt glesbygdskommun vara väl stor för att utgöra ett enda trafikområde, samtidigt som det i en storstadsregion kan te sig naturligt med ett trafikområde som omfattar mer än en kommun. Samtidigt som förhållandena i det enskilda fallet således måste beaktas när trafikområden bestäms, får detta enligt min mening inte leda till att lokala och regionala särintressen tillåts förhindra eller försvåra en nödvändig omstrukturering. Det är i hög grad angeläget att ändamålsenliga trafikområden skapas och att samverkan över gränserna för trafikområdena sker för att underlätta en rationell trafikförsörjning. Länsstyrelserna har här en viktig uppgift att i samband med tillståndsgivningen besluta om trafikområden och samverkan mellan dessa.

Jag delar också utredarens uppfattning att huvudmännen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken bör få möjlighet att yttra sig över förslag om trafikområden. Det är – som jag tidigare har framhållit – betydelsefullt att planeringen av all kollektiv persontrafik i en region sker i samråd med vederbörande huvudman. Även berörda kommuner bör bere-

das tillfälle att delta i detta samrådsförfarande. Frågor rörande själva remissförfarandet har jag behandlat närmare i avsnitt 2.3.1.

Inom mera vidsträckta trafikområden finns det ofta – som utredaren har påpekat – behov av särskilda uppställningsplatser för taxibilarna. Detta torde nämligen vara en förutsättning för att allmänheten skall ha rimliga möjligheter att utnyttja taxis tjänster inom hela området. Särskilt är detta fallet på landsbygden. Det tidsmässiga utbudet av taxis tjänster regleras i de kommenderingsplaner, som jag behandlar i följande avsnitt. Jag finner det naturligt att i dessa planer anges både vid vilka tider och på vilka platser taxibilar skall hållas tillgängliga. Det bör även vara möjligt att i trafiktillstånden fastställa uppställningsplatsen. Detta förfarande kan ofta vara det lämpligaste utanför de stora tätorterna. Genom det samrådsförfarande med bl. a. länshuvudmän och kommuner som kommer att tillämpas såväl när trafiktillstånd meddelas (avsnitt 2.3.1) som när kommenderingsplan fastställs (avsnitt 2.3.3) skapas goda förutsättningar för en tillgång på taxibilar som väl motsvarar lokala behov och förutsättningar.

### *2.3.3 Befordringspliktens utformning*

Enligt yrkestrafiklagen är en innehavare av tillstånd till taxitrafik skyldig att på de villkor som gäller för trafiken transportera personer och resgods. I de större tätorterna regleras frågan om vid vilka tider taxibilarna skall hållas i trafik, det s. k. utehållandet, av särskilda kommenderingsplaner. Dessa görs i allmänhet upp av taxiföreningarna i samråd med representanter för arbetstagarorganisationerna.

Enligt utredaren behövs bättre samordning och större enhetlighet vid utformandet av kommenderingsplanerna. För att åstadkomma detta bör det ankomma på en central myndighet att utfärda närmare anvisningar beträffande de allmänna grunderna för planerna. En sådan anvisningsverksamhet bör enligt utredaren lämpligen läggas på transportrådet. Kommenderingsplanerna bör bl. a. ange det antal timmar per vecka som tillståndshavaren skall ha fordon i trafik. För varje arbetspass bör också anges det totala antalet utehållna fordon. Det bör enligt utredaren ankomma på länsstyrelserna att svara för den mera detaljerade utformning sådana kommenderingsplaner skall ha i resp. region. Ansvaret för upprättandet av planerna bör åvila de regionala taxiföreningarna efter samråd med de anställdas organisationer. Enligt utredaren torde det beskrivna systemet vara bäst lämpat för tätorter och tätortsregioner. När det gäller taxitrafik i mer utpräglad glesbygd bör länsstyrelsen i stället – företrädesvis i samband med tillståndsgivningen – ange den enskilde trafikutövarens skyldigheter att hålla bilen i trafik. Detta anser utredaren bör kunna ske i mera generella termer.

Utredarens uppfattning angående befordringsplikten delas av så gott som alla remissinstanserna. I flera remissvar betonas vikten av att uppgjorda kommenderingsplaner verkligen följs och att övervakningen av att så

sker förbättras. Några remissinstanser ifrågasätter om inte befodringsplikten för taxi i glesbygd bör regleras på samma sätt som i tätorter.

Ett par instanser är tveksamma till att länsstyrelserna föreslås medverka i fastställandet av kommenderingsplanerna.

För egen del anser jag att befodringsplikt för tillståndshavarna är ofrånkomlig för att tillgodose allmänhetens krav på service. Befodringsplikten måste preciseras på visst sätt. Att göra detta i själva trafik tillstånden anser jag vara alltför osmidigt. Det bästa sättet torde vara att regelmässigt upprätta kommenderingsplaner. Jag förordar därför att kommenderingsplaner i fortsättningen upprättas för taxitrafiken inom varje trafikområde. Om det av särskilda skäl framstår som obehövt bör länsstyrelsen dock kunna besluta att sådan plan inte behöver upprättas inom ett visst trafikområde. För att ett system med kommenderingsplaner skall bli effektivt krävs, att de för trafiken ansvariga gör noggranna undersökningar av den lokala resp. regionala efterfrågebilden och förändringar i denna. Det är därför viktigt att utvecklingen följs kontinuerligt så att anpassningar av befodringspliktens utformning och omfattning kan ske när förhållandena kräver detta. Det är härvid enligt min mening av största vikt att den ingående kännedom om efterfrågevariationer m. m., som de på orten verkamma taxiföreningarna och de taxianställdas organisationer har, utnyttjas när planerna upprättas.

F. n. upprättas i allmänhet kommenderingsplanerna av resp. taxiförening i samverkan med transportarbetareförbundets avdelningar, varefter länsstyrelsen fastställer planen. En sådan ordning bör följas även i fortsättningen. Innan planerna fastställs bör samråd även ske med berörda kommuner och huvudmän för den kollektiva persontrafiken. Transportrådet bör noga följa denna verksamhet och även – inom ramen för sin föreskriftsverksamhet på yrkestrafikområdet – utfärda de generella föreskrifter som kan behövas om kommenderingsplanernas utformning.

Även när det gäller taxitrafik i glesbygd bör kommenderingsplaner upprättas. Dessa torde emellertid ofta kunna utformas relativt enkelt, t. ex. i form av en lista över vilka tillståndshavare som vid olika tidpunkter har passningsskyldighet under s. k. ob-tid. Länsstyrelsen bör också, som jag tidigare har anfört, ha möjlighet att besluta att kommenderingsplan inte behöver upprättas inom ett visst trafikområde.

Enligt vad såväl utredaren som flera remissinstanser har uppgett förekommer inte sällan att tillståndshavare underlåter att hålla sina fordon i trafik enligt uppgjorda kommenderingsplaner. Detta leder i sin tur till ett för lågt utbud av taxibilar. Jag anser att det därför är angeläget att länsstyrelserna fortlöpande övervakar efterlevnaden och kraftfullt beivrar underlåtenhet att följa planerna. Sådan underlåtenhet bör regelmässigt föranleda varning och vid upprepning bör tillståndet återkallas.

#### 2.4 Beställningscentraler och annan samverkan

Om tillståndsmyndigheten föreskriver det är en innehavare av tillstånd till taxitrafik f. n. skyldig att ansluta sig till en av myndigheten godkänd förening som har till syfte att hålla beställningskontor eller ha hand om gemensamma uppgifter i övrigt i fråga om trafiken.

Utredaren slår fast att uppdragsförmedlingen av naturliga skäl är en väsentlig förutsättning för all taxitrafik. Han konstaterar att det framför allt är på beställningssidan som taxi i dag har sina problem. Det är också enligt utredaren där som de största flaskhalsarna i teknisk mening i verksamheten förekommer.

Sätten att beställa taxibil varierar. Telefonbeställning är mycket vanligt förekommande. I de större tätorterna förekommer även en stor andel uppdrag som inte förmedlas via telefon. En orsak till detta kan enligt utredaren vara de brister som karakteriserar telefonväxlarna inom dessa orter. Problemen utgörs enligt honom främst av begränsad mottagningskapacitet, för få kanaler för radiotrafiken samt i någon mån även dålig radiobevakning från taxiförarnas sida. Brister i de nuvarande beställningscentralerna medför att möjligheterna till fordonsstyrning är begränsade. Särskilt stora är problemen i de största tätorterna i landet. F. n. planeras att datoriserade förmedlingssystem införs i Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessa system bör enligt utredaren ge möjligheter till en effektivisering av såväl trafikledningen som förmedlingsarbetet.

En föreskrift om anslutning till beställningscentral bör enligt utredaren även fortsättningsvis finnas i yrkestrafiklagstiftningen. Utredaren föreslår att krav på anslutning till sådan central skall utgöra en huvudregel, varifrån länsstyrelsen i vissa fall kan medge undantag. Vidare ifrågasätter utredaren nödvändigheten av att beställningscentralen skall drivas och förvaltas i form av en förening, särskilt med tanke på att detta krav kan utgöra hinder mot att bilda rationella enheter för att handha t. ex. datoriserade beställningscentraler.

Utredarens förslag om anslutning till beställningscentraler och att dessa skall få drivas i valfri företagsform har tillstyrkts eller lämnats utan erinran vid remissbehandlingen.

För egen del vill jag anföra följande.

En fullgod kapacitet hos beställningscentralen utgör ett grundläggande villkor för möjligheterna att få tag på en taxibil. För taxiföretagen fungerar centralen som en trafikledningscentral från vilken i princip hela verksamheten kan styras och kontrolleras. Av den anledningen spelar beställningscentralen också en avgörande roll för ett effektivt utnyttjande av bilarna och därmed för ekonomin i taxiföretagen. Investeringar i utvidgade förmedlingsresurser kombinerat med vidgad samverkan kan alltså medverka till ökade möjligheter att förbättra den tekniska effektiviteten i taxis verksamhet. Inom de största tätorterna torde detta obetingat också innebära att den ekonomiska effektiviteten i taxiföretagen förbättras.

I sammanhanget kan nämnas att det f. n. pågår ett långt framskridet utvecklingsarbete med datoriserade beställningscentraler. Syftet är att få fram system som möjliggör optimalt resursutnyttjande. Systemen är intressanta inte minst för kommuner och landstingskommuner, som använder taxi för olika typer av transporter. I arbetet ingår också sådana frågor som redovisningsteknik och utformningen av taxameterna. Frågan om beställningscentralernas utformning kan alltså sägas utgöra en del i ett framtida system som omfattar trafikförmedling, ersättning, redovisning etc. Det finns enligt min mening all anledning att stimulera och noggrant följa den fortsatta utvecklingen på området och därvid också undersöka möjligheterna att samordna taxis verksamhet med annan trafik. Såsom jag återkommer till i avsnitt 2.5.1 bör detta ankomma på transportrådet.

Det är inte minst från taxikundernas synpunkt väsentligt att trafikutövarna är anslutna till en gemensam beställningscentral med fullgod kapacitet. Såväl för allmänheten som för taxis stora kunder, däribland kommuner och landstingskommuner, bör detta vara av stor vikt. Mot bakgrund av vad jag har anfört delar jag utredarens och remissinstansernas uppfattning att tillståndshavarna regelmässigt skall vara anslutna till en gemensam beställningscentral. Något utrymme för flera beställningscentraler inom samma trafikområde finns i allmänhet inte. En effektiv trafikplanering liksom de stora investeringar som krävs för moderna, kanske datoriserade, beställningscentraler torde omöjliggöra alltför små enheter. Om skäl finns för det bör länsstyrelserna emellertid i enskilda fall kunna medge att frågan om beställning av taxibilar löses på annat lämpligt sätt än det som jag nu har redogjort för. Exempelvis bör befrielse från anslutningsskyldigheten kunna medges då det rör sig om glesbygd med stora avstånd mellan de enskilda trafikutövarna.

Jag har i det föregående i olika sammanhang betonat vikten av samverkan mellan bl. a. tillståndsmyndigheterna och taxinäringen. Denna samverkan bör ske i fastare former än vad som på många håll är fallet f. n. En förutsättning härför torde vara att taxiägarna, om inte särskilda skäl föranleder något annat, skall – på sätt som sker redan i dag – vara anslutna till en taxiförening. Det bör stå resp. förening fritt att driva t. ex. en beställningscentral i annan ändamålsenlig företagsform.

## 2.5 Taxitaxan

### 2.5.1 Taxans utformning, dricksen och taxametern

Enligt yrkestrafiklagstiftningen skall det för bl. a. taxitrafiken finnas en av tillståndsmyndigheten fastställd taxa. Principerna för taxans uppbyggnad regleras inte i någon författning. I stort sett är taxan emellertid densamma över hela landet.

Taxan är uppbyggd av ett flertal komponenter i form av tariffer, avgifter och tillägsavgifter. Den består i huvudsak av en fast grundavgift, fyra

avståndsbaseade tariffer och en tidsbasead väntetidstariff. En av de fyra avståndsbaseade tarifferna är framkörningstariff. Den används när en kund har beställt bilen samt i vissa fall också vid returfärd. De övriga tre avståndsbaseade tarifferna används alternativt i olika situationer beroende bl. a. på vilken veckodag och vid vilken tid på dygnet körningen utförs och på antalet passagerare. Om kunden medför gods av viss vikt tillämpas en högre tariff än den som i annat fall skulle ha gällt. Väntetidstariffen fungerar samtidigt som en minimitariff. Till nämnda taxameterreglerade delar av taxan kommer även vissa fasta avgifter för de fall resenären medför t. ex. skidor eller cykel. I de nordligaste länen avviker taxekonstruktionen på så sätt att en tilläggsavgift på tio procent av taxameterbeloppet, det s. k. vintertillägget, utgår under vissa månader.

Den för närvarande använda taxekonstruktionen förutsätter bruk av taxameter, som sedan aktuell tariff har valts automatiskt räknar ut resans pris under hänsynstagande till såväl körtid som tillryggalagd vägsträcka.

Dricksen ingår inte i själva taxekonstruktionen. Någon rätt för en taxiförare att begära dricks är inte stadgad. Genom de av riksskatteverket årligen fastställda länsanvisningarna regleras emellertid hur en taxiförare i sin deklaration skall redovisa intjänade drickspengar. Anvisningarna varierar från län till län men innebär vanligen i stora drag att det för taxiförare på rena landsbygden och i mindre tätorter inte bör förekomma någon schablonmässig redovisning av dricks medan taxiförare i större tätorter såsom dricks skall deklarera f. n. tre, fem, sex eller i vissa fall åtta procent av den inkörda summan. Därvid gäller principen att ju fler invånare orten har, desto högre är procentsatsen.

Utredaren, som konstaterar att den nuvarande taxekonstruktionen medför att taxan blir svåröverskådlig, har presenterat ett förslag till ny uppbyggnad av taxan. Förslaget bygger bl. a. på en uppdelning av taxan i en fast och en rörlig del. Den fasta avgiften per transportuppdrag bör enligt förslaget motsvara kostnaderna för att upprätthålla transportberedskapen inom trafikområdet och den rörliga delen bör motsvara själva transportkostnaderna under den tid kunden disponerar fordonet. Förslaget omfattar endast en transporttariff oberoende av antal passagerare i bilen. Utredaren anser dock att en särskild storbilstaxa allvarligt bör övervägas. Vidare bör taxan vara högre under kvällar, helger och annan s. k. ob-tid. En väntetidstariff som även utnyttjas vid uppehåll under resan och som samtidigt tjänstgör som en form av minimitariff ingår också i förslaget. Enligt utredaren skulle en taxa av den föreslagna konstruktionen bl. a. innebära att korta resor skulle bli relativt sett dyrare medan längre resor skulle bli billigare. De olika komponenterna i taxan skulle bli lättare att överblicka.

Utredaren konstaterar att dricks i sig kan anses vara en otidsenlig form för betalning av tjänster och finner det önskvärt att drickssystemet försvinner.

Det är enligt utredaren önskvärt att taxametern vidareutvecklas för att

bl. a. möjliggöra en mera marknadsanpassad prissättning med användande av rabatter. Utredaren framhåller även att taxametern borde kunna dokumentera varje resa både i form av ett specificerat kvitto till kunden och i form av lagring av vissa data i någon form av minne som är kopplat till taxametern.

De remissinstanser som har yttrat sig i denna del konstaterar i likhet med utredaren, att den nuvarande uppbyggnaden av taxan är alltför komplicerad och välkomnar förenklingar. Den av utredaren skisserade taxekonstruktionen har från majoriteten av remissinstanserna inte mött någon erinran och i flera yttranden tillstyrks att en så utformad taxa används i fortsättningen. Några remissinstanser anför dock att inte heller utredarens förslag fyller kravet på enkelhet. Svenska kommunförbundet och länsstyrelsen i Västernorrlands län är tveksamma till taxekonstruktionen med hänsyn till de effekter som skulle erhållas för glesbygdstaxi. Göteborgs kommun anför att den föreslagna taxemodellens ekonomiska konsekvenser inte närmare har analyserats och att en särskild storstadstaxa skulle kunna övervägas. Problemen med ersättning inom färdtjänsten påtalas på ett par håll. Svenska taxiförbundet pekar på att en rad frågor återstår att lösa, bl. a. tillämpningen vid framkörning och returkörning samt de olika komponenternas nivå. Enligt taxiförbundets uppfattning bör ett fortsatt reformarbete bedrivas i nära samverkan mellan transportrådet och förbundet.

Någon erinran mot utredarens synpunkter på taxameterns funktion och utformning har inte framförts av remissinstanserna. Svenska kommunförbundet anser det självklart att taxikunderna regelmässigt skall erhålla kvitto på erlagt belopp. Svenska taxiförbundet konstaterar att en ny typ av taxameter krävs för att utredarens önskemål skall kunna tillgodoses och påpekar även att ett utvecklingsarbete för att ta fram en ny taxametertyp nyligen har påbörjats.

Inte någon remissinstans har vänt sig mot utredarens bedömning att drickssystemet bör försvinna. Några instanser har emellertid anført att ett avskaffande av dricksen lämpligen bör ske i samband med en ändring av själva taxans uppbyggnad och att det därvid krävs en överenskommelse mellan parterna.

För egen del vill jag anföra följande.

Taxitrafikens karaktär och taxis organisation medför att förutsättningar för en fungerande priskonkurrens i allmänhet saknas. Jag anser därför i likhet med utredaren att en reglering av taxitaxorna måste bibehållas såvida inte konkurrensförutsättningarna skulle förändras påtagligt.

Jag delar vidare utredarens och remissinstansernas uppfattning att den nu tillämpade taxitaxan är alltför komplicerad och svåröverskådlig. Taxans uppbyggnad medför att kunden har små möjligheter att kontrollera om avgiften har beräknats korrekt. Tolkningsproblem rörande vilken tariff eller avgift som är tillämplig kan ibland förekomma och kunden har över

huvud taget mycket svårt att i förväg uppskatta reskostnaden. Dricksen bidrar till att göra taxan än mer svåröverskådlig och kunden upplever även härigenom en osäkerhet om vad det egentliga priset för resan är. Nämnda faktorer gör att irritation lätt uppstår i förhållandet mellan kund och förare.

Jag är således av den uppfattningen att en omkonstruktion av taxitaxan behövs. Den nya taxan bör enligt min mening innehålla färre komponenter än den nu gällande och på det hela taget ha en överskådligare uppbyggnad. Jag vill sålunda förorda en konstruktion med en enda tariff under dagtid. Den som önskar utnyttja taxis tjänster under s. k. ob-tid bör enligt min mening betala den merkostnad detta medför. En särskild ob-tariff bör därför finnas. Härigenom ökar också intresset hos taxiföretagarna att tillhandahålla ett tillräckligt antal fordon under de tider då det ofta råder brist på lediga taxibilar. Jag anser det också vara av vikt att väntetidstariffen är tillräckligt hög för att göra utnyttjandet av fordonsparken effektivare. På grund av de skilda trafikförhållandena i tätort och på landsbygd bör man vidare överväga om inte taxan i de större tätorterna kan göras i hög grad tidsberoende medan taxan på landsbygden i stor utsträckning görs avståndsberoende. Det kan även finnas skäl att vid taxeutformningen beakta de använda fordonens storlek. Det bör bl. a. undersökas om investeringskostnaderna för större bilar ger anledning att för dessa tillämpa en särskild taxa. Frågan om en särskild framkörningsavgift bör också uppmärksammas.

En förändring av taxekonstruktionen kräver i och för sig inte någon författningsmässig reglering. Med tanke på den roll som transportrådet har när det gäller de generella nivåerna på taxorna i taxi- och busslinjetrafiken, liksom yrkestrafikområdet i övrigt, anser jag det vara naturligt att ansvaret för genomförandet av en ändrad taxekonstruktion läggs på transportrådet, som bör samråda med de myndigheter och organisationer som närmast berörs. I sammanhanget bör också uppmärksammas de särskilda problem som föreligger i fråga om ersättning för samhällsbetalda tjänster, dvs. inom färdtjänsten etc. Även glesbygdspromatiken måste behandlas.

En förenkling och modernisering av taxans uppbyggnad skulle vara ofullständig om man inte avskaffade drickssystemet, som jag i likhet med utredaren och remissinstanserna finner otidsenligt. De regler som nu gäller för beskattning av dricks innebär ofta inte obetydliga förmåner för taxiförarna. Detta torde få beaktas när dricksen tas bort. Såsom har anförts vid remissbehandlingen förutsätter ett avskaffande av dricksen en överenskommelse mellan berörda parter på arbetsmarknaden.

Frågorna rörande taxitaxan är intimt förbundna med frågan om taxameters funktion och konstruktion. Utredarens uppfattning att en ny typ av taxameter bör utvecklas delas av remissinstanserna. För egen del instämmer jag i utredarens och remissinstansernas uppfattning. En modernare taxameter, med fler funktioner än de som finns i dag, krävs såväl för att möjliggöra för taxi att kunna tillämpa en mera marknadsanpassad prissätt-

ning med rabatteringsmöjligheter som för att kunden regelmässigt skall erhålla ett specificerat kvitto. Som jag har antytt i det föregående pågår ett utvecklingsarbete för att få fram en sådan taxameter. För att säkra den nödvändiga samordningen mellan den framtida taxitaxans uppbyggnad och det eller de hjälpmedel som behövs vid tillämpningen av taxan bör utvecklingsarbetet i fråga om taxametrar följas noga.

Jag vill i detta sammanhang också ta upp frågan om själva kontrollfunktionen i samband med betalning av taxiresor. Enligt uppgifter förekommer inte obetydliga missförhållanden i samband med redovisning av inkörda belopp. Detta underlättas i hög grad av att taxametern kan påverkas på olika sätt. Så kan t. ex. de i taxametern lagrade totalsummorna för antal körda och betalda mil samt för inkört belopp enkelt ändras. Jag utgår från att nämnda kontrollaspekter beaktas vid utvecklingen av en ny taxameter-typ. Även sedan man har fått fram en ny typ av taxameter, torde det dröja en tid innan merparten av äldre taxametrar har ersatts med nya. Enligt min mening bör man därför redan nu överväga åtgärder för att komma till rätta med de nämnda missförhållandena.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört kommer jag att föreslå regeringen att uppdra åt transportrådet att dels se över taxitaxans konstruktion, dels följa utvecklingsarbetet av bl. a. nya taxametrar och andra kontroll- och redovisningssystem, dels skyndsamt undersöka möjligheterna att genom t. ex. någon form av plombering försvåra missbruk av de taxametrar som finns i dag. Med hänsyn till vikten av att få en helhetsbild av de tekniska hjälpmedel som är under utveckling bör i uppdraget också ingå att studera olika nya beställnings- och trafikledningssystem för taxi (jfr avsnitt 2.4).

### 2.5.2 Taxefastställelsen

Sedan den 1 januari 1980 gäller en ny ordning för fastställelse av taxorna för taxi- och busslinjetrafiken. Nivån på dessa taxor beslutas numera centralt av transportrådet. Det sker t. ex. på grundval av ansökningar från Svenska taxiförbundet om riksomfattande höjningar av taxitaxan beroende på bl. a. kostnadsökningar inom branschen. Tidigare prövade länsstyrelserna denna typ av taxeförändringar. Det systemet medförde ofta variationer i taxenivån från län till län. Ordningen medförde också långa handläggningstider av taxeärendena, som ibland kom att avgöras – efter besvär till regeringen – lång tid efter det att begäran om höjning hade givits in till länsstyrelserna. Den nya ordningen får anses innebära en avsevärd förbättring, bl. a. genom att länsstyrelserna avlastas en del arbete och genom att handläggningsförfarandet blir snabbare vilket torde innebära en klar fördel för branschen.

När det sedan gäller att formellt fastställa taxorna för nytillkommande trafik, liksom ny taxa efter taxeändringar för sådan trafik som redan bedrivs – dvs. att bestämma vilken taxa varje enskild trafikutövare skall tillämpa – ankommer detta liksom tidigare på länsstyrelsen som tillståndsgivande myndighet.

Som jag nyss nämnde innebär den nya ordningen förenklingar när det gäller taxefastställelsen. Det kan emellertid finnas möjligheter att ytterligare förenkla handläggningen av taxefrågor. Jag tänker då närmast på länsstyrelsernas befattning med taxorna. Vid remissbehandlingen har länsstyrelsen i Stockholms län pekat på detta.

Genom att taxehöjningarna ofta bestämts av regeringen har länsstyrelsernas roll blivit att rent formellt besluta om den nya taxa som kommer att gälla i det enskilda fallet och sedan expediera besluten till trafikutövare och branschorganisationer. Detsamma kan antas bli fallet när nu transportrådet centralt bestämmer taxenivån. Det kan med hänsyn härtill ifrågasättas, om inte länsstyrelserna skulle kunna avlastas arbetet med taxefastställelserna.

För min egen del är jag av den uppfattningen att så skulle kunna ske. Detta skulle i så fall innebära ett betydande mått av ytterligare avbyråkratisering och förenkling. Jag har för avsikt att inom kommunikationsdepartementet se över frågan och så snart som möjligt föreslå de åtgärder som behövs. En ändring av det slag som jag nyss har antytt kräver inte riksdagens medverkan utan kan ske genom att yrkestrafikförordningen ändras på vissa punkter.

## 2.6 Olaga yrkesmässig trafik

Utredaren tar i betänkandet upp frågan om olaga yrkesmässig trafik, då främst den olaga taxitrafiken eller s. k. svartåkningen. Enligt utredaren utgör svartåkningen ett allvarligt problem från många synpunkter. Han pekar bl. a. på de risker kunderna utsätts för, den illojala konkurrensen gentemot den seriösa taxitrafiken och de avsevärda ekonomiska fördelar som den olaga trafiken innebär för utövaren.

I detta sammanhang behandlas de ansvarsbestämmelser som f. n. är knutna till det regelsystem som gäller för den yrkesmässiga trafiken. Enligt utredarens uppfattning är den nuvarande påföljden dagsböter inte utformad så att den effektivt motverkar de ekonomiska vinster som den olaga yrkesmässiga trafiken kan innebära för utövaren. De påföljder som utdöms f. n. är enligt utredaren alltför obetydliga för att ha någon allmänpreventiv verkan. Överträdelse av detta slag borde därför vara förknippade med ekonomiska sanktioner av sådan art att de utgör ett avhållande moment. I sammanhanget pekas på det avgiftssystem som finns i fråga om överträdelse av belastningsbestämmelserna – överlastavgiften – och som oavsett om överträdelsen är straffbar eller inte utgår enligt lagen (1972: 435) om överlastavgift.

Utredaren förklarar att han i och för sig är positiv till ett system med avgifter för den aktuella typen av överträdelse. Han anser emellertid att det är tveksamt om ett avgiftssystem skulle vara lämpligt just när det gäller olaga taxitrafik.

Med tanke på att den olaga taxitrafiken utgör ett så allvarligt problem anser utredaren dock att åtgärder för att komma till rätta med det snarast bör genomföras. Som ett led i strävandena att nedbringa antalet överträdelser bör enligt utredaren den nuvarande straffpåföljden skärpas. Han förordar därför att påföljden för s. k. svartåkning i normalfallet bestäms till böter eller fängelse i högst sex månader. I grova fall bör påföljden utgöra fängelse i högst ett år.

Enligt utredaren gäller övervägandena om påföljden för olaga yrkesmässig trafik även i fråga om annan yrkesmässig trafik än taxitrafik, inte minst beställningstrafik med buss och turisttrafik.

De flesta remissinstanser som har yttrat sig i påföljdsfrågan tillstyrker en straffskärpning. Dit hör bl. a. RÅ, BRÅ, Svenska busstrafikförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet.

Enligt RÅ är det emellertid inte nödvändigt med en särskild straffskala för grova brott. Den straffskala som har föreslagits för normalbrotten ger enligt RÅ möjlighet att döma till fängelse för allvarligare slag av brott, vilket får anses vara tillräckligt. Liknande synpunkter framförs av BRÅ och NO.

Flera remissinstanser framhåller att en straffskärpning måste kombineras med en skärpt övervakning om straffskärpningen skall ha någon effekt.

När det gäller frågan om att införa ett system med avgifter för överträdelser anser RÅ, att ett sådant system inte passar för den typ av brottslighet som det här är fråga om. RÅ anser däremot att ett införande av bestämmelser om förverkande i yrkestrafiklagstiftningen skulle ha en preventiv effekt. Bestämmelserna borde enligt RÅ utformas så att de ger möjlighet att förverka t. ex. den vinning som har uppkommit i den olaga trafiken. Rikspolisstyrelsen framför liknande synpunkter i sitt remissyttrande.

För egen del vill jag anföra följande.

Den snabba utvecklingen av svartåkningen gör att man måste se ytterst allvarligt på denna typ av verksamhet. Det finns anledning att anta att den olagliga verksamheten ofta utövas med fordon som är oskattade, oförsäkrade och behäftade med brister av olika slag.

Avsaknaden av kraftfulla åtgärder mot svartåkningen från myndigheternas sida kan medföra risker för att en uttunning av den reguljära taxitrafiken, särskilt nattetid, blir följden.

Även samhället torde ha intresse av att olaga taxitrafik förhindras. Att driva yrkesmässig trafik – som det här är fråga om – utan tillstånd eller att bryta mot de bestämmelser som gäller för trafiken innebär enligt undersökningar som har gjorts avsevärda ekonomiska fördelar för utövaren samtidigt som skatter och avgifter undandras det allmänna.

Mot bakgrund av vad jag har anfört anser jag det vara synnerligen angeläget att man skärper den nuvarande straffpåföljden. Detta bör ske inte bara i fråga om den olaga taxitrafiken utan också när det gäller andra

slag av olaga yrkesmässig trafik. De synpunkter som jag har lagt på bedömningen av de här aktuella brotten bör kunna beaktas inom en straffskala som omfattar böter eller fängelse i högst sex månader.

När det gäller tillämpningen av denna straffskala anser jag att fängelse bör dömas ut i sådana fall, då den olagliga verksamheten har bedrivits systematiskt och i större omfattning. Vidare bör påföljden kunna bestämmas till fängelse då gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik, saknar körkort eller har använt sig av fordon för vilket skatt eller försäkring inte har betalats eller av fordon som är så bristfälligt att det har utgjort en fara från trafiksäkerhetssynpunkt.

Utredaren har något berört frågan om en ekonomisk påföljd för olaga taxitrafik och i det sammanhanget nämnt det arbete med s. k. företagsböter som pågår inom justitiedepartementet med anledning av betänkandet (Ds Ju 1978: 5) Företagsböter och departementspromemorian (Ds Ju 1978: 10) Företagsböter. Dessa har under remissbehandlingen utsatts för en delvis skarp kritik och i årets budgetproposition (prop. 1979/80: 100, bil. 5, s. 15) har chefen för justitiedepartementet uttalat att förslagen inte utan ytterligare överarbetning torde kunna läggas till grund för några åtgärder.

Såsom framgår av det föregående har även under remissbehandlingen tagits upp frågan om att i yrkestrafiklagstiftningen ta in bestämmelser om en ekonomisk påföljd, främst förverkande av vinningen av olaga utförd trafik. Ett par remissinstanser har också berört frågan om förverkande av fordonet. För min del anser jag att det finns skäl att överväga någon form av åtgärder utöver straffbestämmelserna för att komma till rätta med den olaga yrkesmässiga trafiken. Jag tänker då på såväl olika former av ekonomiska sanktioner och förverkande som på andra ingripanden, t. ex. körkortsåterkallelse.

De förstnämnda frågeställningarna bör enligt min mening behandlas i samband med en översyn av yrkestrafiklagstiftningen som kommer att ske inom kommunikationsdepartementet. Vad gäller körkortsfrågan vill jag erinra om att jag i den lagrådsremiss om fortsatt körkortsreform som regeringen beslöt den 14 februari 1980 bl. a. betonade det angelägna i att noga följa utvecklingen i fråga om körkortsingripanden. Jag angav därvid att särskild uppmärksamhet borde ägnas återkallelsegrunderna. I samband härmed är det enligt min mening lämpligt att även behandla frågan om körkortsåtgärder vid olaga yrkesmässig trafik. Det är således min avsikt att återkomma till dessa frågor så snart som möjligt.

Såsom flera remissinstanser framhåller är det självfallet viktigt att en skärpning av påföljderna kombineras med en effektiv övervakning. För att övervakningen skall kunna göras så effektiv som möjligt måste berörda intressenter samverka. På myndighetssidan är ett samarbete mellan polis och länsstyrelser särskilt angeläget. Inte minst gäller det att vidarebefordra upplysningar som kan vara värdefulla i spaningsarbetet från länsstyrelsen till polisen och vice versa. Denna form av samarbete torde inte kräva någon formalisering.

## 2.7 Övrigt

### 2.7.1 Trafiktekniska frågor

Utredaren har ansett att man så långt de är möjligt bör likställa taxi med kollektivtrafik i trafikteknisk mening. I detta ligger att taxi bl. a. bör få möjlighet att använda kollektivkörfält. Vissa undantag är dock nödvändiga enligt utredaren. Det gäller de fall där en tillämpning av principen skulle leda till en försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken. Utredaren har också föreslagit att taxitrafiken generellt skall få rätt att trots parkeringsförbud parkera 30 minuter.

Åtskilliga remissinstanser delar utredarens uppfattning eller lämnar den utan erinran. Vissa remissinstanser – bland dem Svenska lokaltrafikföreningen – framför dock invändningar mot förslaget. Göteborgs och Malmö kommuner framhåller att frågan måste övervägas i belysning av de lokala förhållandena.

För egen del vill jag anföra följande.

Taxi utgör en del av den kollektiva trafiken. För att taxis kapacitet rätt skall kunna utnyttjas krävs enligt min mening att några trafiktekniska hinder för detta inte finns. Främst i de större tätorterna är det därför av vikt att taxi tillåts utnyttja t. ex. kollektivkörfält. Detsamma gäller frågan om generella undantag för taxi från parkeringsförbud.

Givetvis är det en uppgift för de lokala organen – dvs. de kommunala trafiknämnderna – att med beaktande av förhållandena på orten besluta i hithörande frågor. Jag vill emellertid i detta sammanhang betona faran av att en rationalisering och effektivisering av taxiverksamheten genom bättre trafikplanering, modernare beställningscentraler m. m. i hög grad kan motverkas av att taxibilarna inte ges samma trafiktekniska möjligheter att komma fram som övrig kollektiv trafik.

### 2.7.2 Samråd i yrkestrafikfrågor

Jag har i det föregående talat om vikten av ett nära samarbete mellan berörda parter i taxifrågorna och i olika frågor som rör yrkesmässig trafik i allmänhet. Det gäller inte minst i sådana frågor som rör behovsprövningen, befodringspliktens utformning, principer för tilldelning av tillstånd och taxor för trafiken.

Det är viktigt att ett sådant samarbete snarast kommer i gång och att det ges ett betydande mått av fasthet för att möjliggöra en positiv utveckling av frågorna på yrkestrafikområdet.

Olika samrådsgrupper kommer att knytas till transportrådet. Enligt vad som har meddelats mig kommer bl. a. en särskild samrådsgrupp för behandling av yrkestrafikfrågor att ganska snart knytas till rådet.

Transportrådet har fått flera viktiga uppgifter på yrkestrafikområdet. Dessa består bl. a. i besvärspövning, viss tillståndsgivning och inte minst utfärdande av föreskrifter och anvisningar för tillämpningen av yrkestra-

fiklagstiftningen. Mot bakgrund härav anser jag att det är värdefullt att en särskild samrådsgrupp för yrkestrafikfrågor nu kommer att knytas till rådet. I en sådan grupp kan man mera informellt diskutera sig fram till lämpliga lösningar i olika frågor så att man snabbt får fram beslutsunderlag för transportrådets egen verksamhet och för förslag till sådana ändringar i yrkestrafiklagstiftningen som kan aktualiseras.

### 2.7.3 *Vissa frågor om inlösen av taxirörelse*

Enligt 2 kap. 19 § yrkestrafiklagen får en kommun ansöka om tillstånd för en juridisk person under vissa förutsättningar. Vidare gäller enligt 3 kap. 9 § att om en kommun i samband med en sådan ansökan gör sannolikt att trafikförsörjningen inom kommunen kommer att främjas genom att trafiken drivs av en viss juridisk person, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser efter framställning av kommunen återkalla ett tidigare givet tillstånd till sådan trafik som ansökningen gäller. När tillståndet återkallas är kommunen skyldig att, på begäran av den som tidigare har haft tillståndet, lösa in rörelsen.

Frågor om inlösen av trafikrörelser i sådana fall som jag nu har nämnt prövas av buss- och taxivärderingsnämnden enligt de regler som finns i kungörelsen (1969: 690) om buss- och taxivärderingsnämnd (ändrad senast 1975: 781). Nämnden prövar också vissa frågor om inlösen av rörelser med anledning av återkallelser av tillstånd till busslinjetrafik.

Mot bakgrund av mitt förslag att slopa kravet på särskilda skäl för att en juridisk person skall kunna få trafik tillstånd förordar jag att möjligheten till inlösen av taxirörelser tas bort. Nämnden kommer då att ha kvar endast ärenden som rör inlösen av busslinjeföretag.

Vid sidan av buss- och taxivärderingsnämnden finns en annan myndighet som sysslar med närliggande frågor. Jag tänker då på kollektivtrafiknämnden, vars verksamhet regleras i lagen (1978: 440) om kollektivtrafiknämnd och en därtill hörande förordning. Nämnden har till uppgift att pröva frågor om ersättning till trafikföretag för framtida utförande av sådan trafik som omfattas av lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

Jag anser att det finns anledning att undersöka möjligheterna att föra över buss- och taxivärderingsnämndens uppgifter till kollektivtrafiknämnden. Frågan har inte berörts av utredaren men har uppmärksamats under propositionsarbetets gång. En ordning av det slag som jag nu har antytt skulle kunna innebära en förenkling.

## 2.8 *Författningsmässig reglering, m.m.*

De förslag som jag har redovisat i det föregående föranleder vissa ändringar i yrkestrafiklagstiftningen.

Förslagen innebär att bestämmelsen i 2 kap. 18 § yrkestrafiklagen om

krav på särskilda skäl för tillstånd till juridiska personer upphävs. Vidare kan – som jag har nämnt i det föregående – 19 § samma kapitel om möjlighet för kommun att ansöka om tillstånd för juridisk person upphävas. Bestämmelsen i 3 kap. 9 § om återkallelse av tillstånd och inlösen av rörelse i fall då juridisk person meddelas tillstånd efter ansökan av kommun bör också upphävas som en konsekvens av det föregående.

Reglerna om bl. a. ansvarig föreståndare och lämplighetsprövningen av juridiska personer är tillämpliga på taxirörelser som drivs av juridiska personer.

Förslaget om skärpning av påföljderna nödvändiggör en ändring av 4 kap. 1 §.

Utöver vad jag nu har angivit kommer mina förslag i övrigt att kräva vissa ändringar i bl. a. yrkestrafikförordningen.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 juli 1980.

Vad gäller frågan om lagrådets hörande över de föreslagna lagändringarna anser jag – främst mot bakgrund av att förslagen inte innebär några lagstiftningstekniska nyheter – att dessa inte kan anses vara av sådan vikt för enskilda eller från allmän synpunkt att lagrådsgranskning är påkallad.

### 3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

*dels* antaga ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559),

*dels* godkänna de av mig förordade riktlinjerna för reformer på taxiområdet.

### 4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.





KOMMUNIKATIONS-  
DEPARTEMENTET

**TAXI —**

**krav och utvecklingsmöjligheter**

**Ds K 1979:4**

Statsrådet och chefen för  
kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 14 september 1978 har regeringen bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att företa en översyn av taxinäringen.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallades jag samma dag som utredningsman.

Som experter förordnades från den 12 oktober 1978 hovrättsassessor Jan Levin och departementssekreterare Jan-Olof Selén.

Till sekreterare förordnades den 1 november 1978 civil-ekonom Rolf Waara.

På min begäran har statens pris- och kartellnämnd inkommit med vissa uppgifter om taxitaxor m m. Dessutom har jag mottagit skrivelser från olika organisationer i anslutning till utredningsuppdraget.

Överläggningar har hållits med företrädare för Svenska taxiförbundet, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet samt Svenska transportarbetareförbundet.

Jag får härmed överlämna betänkandet, Taxi - krav och utvecklingsmöjligheter och anser därmed uppdraget slutfört.

Stockholm i juni 1979

Carl Cederschiöld

Rolf Waara

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen  
(1979:000)

- 1 INLEDNING
  - 1.1 Bakgrund, tidigare utredningar
  - 1.2 Direktiven och utredningsarbetet
  
- 2 TAXI I TRANSPORTFÖRSÖRJNINGEN
  
- 3 GÄLLANDE ORDNING
  - 3.1 Yrkestrafiklagstiftningen
  - 3.2 Turordningsprincipen
  
- 4 TAXIFÖRETAGEN
  - 4.1 Utveckling och allmän karakteristik
  - 4.2 Personalstruktur
  - 4.3 Taxis ekonomi
  
- 5 TRANSPORTFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TAXI
  - 5.1 Efterfrågan och sättet att möta denna
  - 5.2 Utnyttjandet av taxibilarna
  
- 6 TAXIS ORGANISATION
  - 6.1 Problem inom taxinäringen
  - 6.2 Krav som bör ställas på taxis organisation
  - 6.3 Effektiviteten i dagens taxinäring
  - 6.4 Alternativa organisationsmodeller för taxi i tätorter
    - 6.4.1 Det s k storbolaget
    - 6.4.2 Den s k föreningsmodellen
    - 6.4.3 Konkurrerande taxiföretag

- 6.5 Organisationen av taxi i glesbygden
- 6.6 Åtgärder för att förbättra företagsstrukturen
  
- 7 TAXIS ROLL I TRAFIKSYSTEMET, TILLSTÅNDSGIVNING M M
  - 7.1 Taxi i den kollektiva transportförsörjningen
  - 7.2 Tillståndsgivningens närmare inriktning
    - 7.2.1 Behovsprövningen
    - 7.2.2 Stationsortsbegreppet
    - 7.2.3 Befordringspliktens utformning
  - 7.3 Beställningscentraler - allmänna överväganden
    - 7.3.1 Anslutning till beställningscentral
  - 7.4 Samåkning med taxi
  
- 8 TAXITAXAN
  - 8.1 Allmän karakteristik
  - 8.2 Taxitaxans utveckling
  - 8.3 Överväganden angående taxans utformning
  - 8.4 Taxesättning vid organiserad samåkning
  - 8.5 Taxametern
  - 8.6 Dricksens roll i taxesystemet
  - 8.7 Taxefastställelsen -
  
- 9 OLAGA TAXITRAFIK
  
- 10 FÖRFATTNINGSMÄSSIG REGLERING

BILAGOR

- Bilaga 1 Kommittédirektiv
- Bilaga 2 Tabeller
- Bilaga 3 Beskrivning av ett datoriserat förmedlingssystem för taxi

## SAMMANFATTNING

Taxis traditionella transportuppgifter är framför allt persontransporter till och från järnvägsstationer, flygplatser samt transporter till och från sammankomster av olika slag, nöjeslokaler, läkare och sjukvårdsinrättningar.

I ökad utsträckning har taxi kommit att utnyttjas också för andra uppgifter än rent traditionella. Det gäller t ex transporter av skolbarn, färdtjänst och som komplement till eller ersättning för linjebunden kollektivtrafik.

Andelen samhällsbetalda uppdrag har ökat kraftigt under senare år. En grov uppskattning av fördelningen mellan traditionell taxitrafik och samhällsbetald sådan för riket som helhet är att de båda typerna svarar för ungefär hälften vardera av uppdragen. Den ekonomiska betydelsen för taxi av de samhällsbetalda taxiuppdragen är dock något större än vad uppdragsrelationen anger.

För att få driva taxitrafik krävs trafiktillstånd. Detta skall ställas på viss fysisk eller juridisk person.

För närvarande finns något över 9 000 tillstånd till taxitrafik i landet. Av dessa finns ca 5 000 i de större tätorterna. På grund av bl a befolkningsomflyttningar inom landet sker fortlöpande en viss omfördelning av taxitillstånd från landsbygd till tätort.

Den helt dominerande företagsformen är enbilsåkeriet d v s taxiägaren innehar ett enda ordinarie tillstånd till taxitrafik. Trots att utvecklingen under de senare åren i någon mån gått i riktning mot flerbilsåkerier har endast mellan 400 och 500 taxiföretag mer än ett ordinarie tillstånd. Av dessa är endast ett fåtal juridiska personer.

De enskilda taxiföretagen samarbetar ofta lokalt inom ekonomiska eller ideella föreningar. Samarbetet är i regel koncentrerat till en gemensam beställningscentral.

Taxis transportmarknad är störst i tätortsområdena. Dock utnyttjas taxibilarna vanligen där endast till ca 50 % av tjänstgöringstiden för betalda transportuppdrag. En bidragande orsak till detta är variationerna i efterfrågan som gör det svårt att helt undvika tomkörning och väntetid.

I gle:bygden är efterfrågan på taxiresor begränsad. Det är därför ofrånkomligt att taxibilen utnyttjas endast under en begränsad del av tjänstgöringstiden, vilken i princip omfattar hela dygnet. En stor del av uppdragen är förplanerade som t ex skolskjutsar och kompletteringstrafik.

Från taxis sida försöker man möta fluktuationerna i efterfrågan genom planering av trafikutbudet. En förutsättning för detta är att transportmarknaden och efterfrågebilden är känd. Inom de mindre orterna kan den yrkeserfarenhet som finns hos varje taxiägare ge nödvändig information och överblick av situationen. Mångfalden av trafikutövare och efterfrågans variation och komplexitet ger inte samma möjlighet till överblick för trafikutövarna i de större tätorterna. Därför saknas i viss utsträckning en samlad information om efterfrågans storlek och dess egenskaper i övrigt. Detta medför svårigheter att anpassa utbudet till efterfrågan.

De vägar som taxi kan välja för att bemästra problemet med för lågt kapacitetsutnyttjande beror i stor utsträckning på de lokala förutsättningarna för trafiken. Oberoende härav torde en kraftfull och målinriktad insats krävas från taxis sida som också innefattar en omvärdering av åtskilliga av de uppfattningar som idag dominerar verksamheten. Attitydförändringar i en del fall hos de ansvariga samhällsorganen torde även kunna bidra till ett effektivare utnyttjande av taxi.

Erfarenheten visar att den organisation av taxiverksamheten som finns ofta inte är tillräcklig för att taxi skall nå ett högt kapacitetsutnyttjande i förening med en acceptabel servicenivå. Den nuvarande organisationen med många små taxiföretag som samverkar kring en gemensam beställningscentral torde därför ha små möjligheter att på ett påtagligt sätt förändra den nuvarande situationen.

I betänkandet avsnitt 6.4 diskuteras alternativa modeller för taxis organisation inom främst tätorter. Bl a behandlas det s k storbolaget vilket skulle inneha samtliga tillstånd för taxitrafik inom ett visst område. Skillnaden mellan en sådan modell och en s k föreningsmodell, som också presenteras, skulle i huvudsak ligga i ägarstrukturen. Organisatoriskt liknar föreningsmodellen i hög grad de s k helcentraliserade lastbilscentralerna inom lastbilsnäringsn. Den enskilde taxiägaren eller taxiföretaget skulle med andra ord ställa fordon och förare till föreningsdisposition under överenskomna tidsperioder. En modell som bygger på konkurrerande taxiföretag inom ett område diskuteras också.

Större företagsenheter och samverkan i fastare former än vad som nu förekommer bör kunna underlätta en effektivisering av taxis verksamhet. Detta torde också ha betydelse för de anställdas trygghet. En sådan utveckling framstår som särskilt angelägen mot bakgrund av de ökade ar-

betsuppgifter som taxi svarar för och i växande utsträckning sannolikt kommer att svara för inom ramen för den kollektiva trafikförsörjningen. Taxis roll i den kollektiva transportförsörjningen är till stor del en fråga om vilket samarbete som kan utvecklas mellan taxi och huvudmännen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken. Med en förändrad struktur inom taxi och en starkare organiserad taxinäring skulle bättre förutsättningar skapas för att utveckla och fördjupa detta samarbete.

För taxi i glesbygd är möjligheterna att rationalisera verksamheten avsevärt mindre. En organisationsförändring bedöms heller inte vara lika angelägen inom dessa områden. Det finns dock skäl som talar för att glesbygdstaxi, där så är möjligt, i en eller annan form ansluts till närmaste tätortsorganisation. Detta kan innebära bättre förutsättningar för ett trafiktekniskt samarbete där bl a skillnader i efterfrågeintensiteten inom olika områden utnyttjas i utbudsplaneringen för att uppnå jämnare selsättning.

Med hänsyn till de skiftande förutsättningar som gäller för taxitrafik i olika regioner bör det finnas möjligheter för taxi att fritt välja lämplig företagsform. När det gäller taxitrafiken finns det inte, liksom inom andra trafikområden, någon möjlighet att ange den lämpliga storleken på företagsenheterna eller den lämpliga företagsformen - juridisk person eller enskild firma - i generella termer. Detta är en fråga som - i första hand - bör prövas och avgöras av branschen och de enskilda trafikutövarna. Det är i det sammanhanget emellertid väsentligt att lagstiftningen inte hindrar en lämplig lösning av organisationsfrågan. Mot den bakgrunden föreslås att kravet på särskilda skäl för att tillstånd till taxitrafik skall kunna meddelas juridisk person slopas. En sådan åtgärd torde öppna möjligheter för taxinäringen att rationalisera verksamheten och ta till vara de stordriftsfördelar som kan ligga i att driva företag som juridisk person.

I ett system där möjligheter finns att fritt välja företagsform minskar i väsentlig mån utrymmet att tillämpa turordningsprincipen. De motiv som låg bakom principens införande är i dag inte längre relevanta. Några avgörande skäl torde således inte finnas för att denna skall upprätthållas i fortsättningen. Mot bakgrund av att turordningsprincipen inte är författningsmässigt fastslagen saknas möjligheter att framlägga något konkret förslag till lagändring. I betänkandet förordas emellertid att tillståndsmyndigheterna bryter den praxis som på de flesta håll hittills har tillämpats, nämligen att tillmäta förarens tjänsteålder avgörande vikt vid prövningen av frågan om meddelande av ett taxitillstånd.

Det är från olika utgångspunkter önskvärt att taxi i högre grad än för närvarande kan utnyttjas i den kollektiva transportförsörjningen. I betänkandet avsnitt 7.1 konstateras att taxi successivt kommit att utnyttjas också för andra uppgifter än de traditionella. Taxis roll i den kollektiva transportförsörjningen torde ha ytterligare utvecklingsmöjligheter. Det kan t ex gälla i olika former av anropsstyrda trafiksystem samt för vissa linjetrafikuppgifter i områden och vid tider när trafikefterfrågan är liten. Genom detta torde en trafikförsörjning kunna erhållas som innebär lägre kostnader samtidigt som fördelar uppnås för taxiföretagen genom bättre resursutnyttjande och därmed bättre ekonomi. I betänkandet förordas att ett nära samarbete mellan taxi och de ansvariga huvudmännen för den kollektiva trafiken utvecklas.

För att underlätta användningen av taxi i det kollektiva transportsystemet är det vidare väsentligt att man så långt det är möjligt likställer taxi med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening. Härmed avses möjligheter för taxi att få utnyttja kollektivfiler, bussgator samt i förekommande fall rätt att trafikera gata som i övrigt är förbjuden för biltrafik. För att i övrigt underlätta taxis verksamhet bör

kommunerna också överväga att medge taxi generell rätt att parkera i 30 minuter av det slag som sedan ett år med mycket gott resultat gäller i Stockholm.

I betänkandet behandlas olika frågor som rör tillstånds-givningen. Det gäller t ex formerna för behovsprövningen, stationsortsbegreppet och befodringspliktens utformning.

Behovsprövningen fyller en viktig funktion från trafikför-sörjnings- och trafikplaneringssynpunkt och bör därför bibehållas. För att emellertid öka möjligheterna till sam-ordning mellan taxi och den kollektiva trafiken föreslås i betänkandet att ansökningar om tillstånd till taxitra-fik regelmässigt remitteras till huvudmannen för den kol-lektiva persontrafiken inom respektive län.

Det är viktigt att stationsorterna bestäms och avgränsas med utgångspunkt från noggranna bedömningar av det trafik-utbud som bör finnas inom det område som skall betjäna. Som riktlinje bör gälla att stationsort inte bestäms till mindre område än kommun eller annat större område som kan bilda underlag för rationell samtrafik mellan flera kommuner eller mellan tätorter som är belägna i olika kom-muner. En sådan utvidgning av stationsorter till ett tra-fikområde för taxi borde förbättra möjligheterna att ut-nyttja taxis samlade resurser genom att utbudsplaneringen bättre kan samordnas för hela trafikområdet.

Befodringspliktens nuvarande utformning är i vissa av-seenden oklar. En precisering förordas därför. I den de-len föreslås att befodringsplikten knyts an till särskilt upprättade kommenderingsplaner, vilka bör fastställas av länsstyrelsen.

Om tillståndsmyndigheten föreskriver det är innehavare av tillstånd till taxitrafik skyldig att ansluta sig till en av myndigheterna godkänd förening som har till syfte att

hålla beställningscentral eller ha hand om gemensamma uppgifter i övrigt i fråga om trafiken. En bestämmelse med motsvarande innebörd bör finnas i yrkestrafiklagstiftningen även fortsättningsvis. Beställningscentralen är nämligen av stor betydelse för ett effektivt utnyttjande av bilarna. Inte minst från konsumentsynpunkt är det väsentligt att utövare av taxitrafik är anslutna till en gemensam beställningscentral. Ett sådant krav på anslutning bör därför utgöra en huvudregel som regelmässigt anges som en föreskrift i tillståndet. Länsstyrelsen bör emellertid kunna göra undantag från denna regel om det föreligger skäl för detta.

För närvarande gäller att beställningscentral skall drivas och förvaltas inom ramen för föreningar. Denna bestämmelse hindrar bildandet av rationella organisationer för att handha t ex datoriserade beställningscentraler. En sådan central bör kunna förvaltas och drivas även i t ex aktiefbolagsform.

Den nuvarande passagerarbeläggningen i taxibilarna, som innebär att ca 60 % av alla taxiuppdrag utförs med endast en passagerare och ca 90 % med högst två passagerare, borde ge goda förutsättningar för samåkning. I de större tätorterna torde uppdragsintensiteten vara sådan att samåkning kan vara ett intressant alternativ.

I betänkandet konstateras att det redan förekommande linjebilssystemet kan ses som en form av samåkning.

Trots att taxinäringen är uppbyggd av ett mycket stort antal små företag fungerar taxi i praktiken som ett monopolföretag. Därför saknas idag förutsättningar för en priskonkurrens mellan de enskilda taxiföretagen. För att kunna hålla taxeutvecklingen under kontroll bör därför den reglering av taxitaxorna som nu finns bibehållas så länge som förutsättningar för verklig priskonkurrens inte föreligger.

Den nuvarande taxan är svår att överblicka för taxikunderna. Det finns därför starka skäl för att förenkla nuvarande taxekonstruktion.

En alternativ och förenklad taxekonstruktion bör omfatta en fast och en rörlig del. Den fasta avgiften - grundavgiften - motsvarar då en "abonnemangsavgift" som täcker kostnaderna för den transportberedskap som taxi upprätthåller.

På motsvarande sätt skall den rörliga avgiften täcka kostnaderna för själva taxiresan.

Det finns vidare starka skäl för att i taxan beakta skillnader i förutsättningar att bedriva taxitrafik under olika tider på dygnet. Mot den bakgrunden föreslås att en särskild s k OB-taxa införs. Dessutom föreslås att förbeställningsavgiften och vintertillägget slopas. De särskilda regler som tillämpas då taxiresenären medför gods utöver 25 kg bör också avskaffas.

Taxan bör tillämpas på ett sätt som är lätt att kontrollera för taxikunden. Därför bör taxametern alltid utnyttjas. Resenären bör också regelmässigt erhålla kvitto på avgiften.

Den diskuterade taxekonstruktionen lämpar sig mindre väl för organiserad samåkning. Ett system med zontaxa som bygger på en fast avgift per person för resor inom och mellan upprättade zoner torde vara en förutsättning för en utveckling av en omfattande samåkning.

I betänkandet konstateras att dricks formellt sett inte ingår i den nuvarande taxitaxan. Osäkerhet om detta råder dock hos taxikunderna. Det är därför önskvärt att dricksen försvinner. Det blir då nödvändigt att kompensera taxiförarna för det inkomstbortfall de därmed drabbas av vilket i sin tur måste påverka taxesättningen.

I olika sammanhang har den nuvarande ordningen för taxefastställelsen kritiserats. Bl a tar fastställelseprocessen lång tid och har ibland lett till sakligt omotiverade olikheter i taxesättningen mellan olika regioner. I betänkandet förordas därför att en central prövning av frågorna om taxenivån införs.

En företeelse som har blivit allt vanligare under senare år är den olaga taxitrafiken eller s k svartåkning. Den olaga taxitrafiken utgör ett så allvarligt problem att åtgärder för att komma till rätta med den snarast bör vidtas. Den nuvarande straffpåföljden - dagsböter - bör skärpas. I betänkandet förordas att påföljden för s k svartåkning normalt bestäms till böter eller fängelse i högst sex månader. I grova fall bör påföljden utgöra fängelse i högst ett år.

## FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag tillLag om ändring i yrkestrafiklagen (1979:000)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1979:000) dels att 2 kap. 18 och 19 §§ och 3 kap. 9 § skall upphöra att gälla,

dels att 4 kap. 1 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse4 kap.

## 1 §

Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd eller en tillståndshavare som bryter mot taxa, turlista eller någon annan särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet döms till böter.

Den som bryter mot 2 kap. 15 eller 20 § döms till böter.

Den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, döms till fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas

1. om trafiken har drivits i större omfattning,

2. om trafiksäkerhetens krav har åsidosatts,

3. om den som har drivit trafiken tidigare har dömts för olaga yrkesmässig trafik.

En tillståndshavare som bryter mot taxa, turlista eller någon annan särskild föreskrift som har meddelats i tillståndet eller den som bryter mot 2 kap. 15 eller 20 § döms till böter.

Denna lag träder i kraft den

## 1. INLEDNING

1.1 Bakgrund, tidigare utredningar

Taxitrafiken har sina anor från slutet av förra seklet. Sedan gammalt har tillstånd till taxitrafik huvudsakligen beviljats fysiska personer. Detta i förening med en medveten strävan att sprida tillstånden på många innehavare, bl a manifesterad i den s k äldsteförareprincipen, har medfört att taxinäringen i dag till övervägande del domineras av enbilsföretag.

Det samarbete som ansetts nödvändigt mellan taxiföretagen på en ort har vanligen skett och sker fortfarande inom ramen för föreningar till vilken anslutningen i allmänhet sker frivilligt. I en del fall har dock tillståndsmyndigheten krävt en sådan anslutning från tillståndshavarnas sida.

Även om en del förändringar gjorts i de författningsmässiga villkoren för taxitrafik har de regler som påverkat näringens grundläggande förutsättningar inte nämnvärt ändrats. Däremot har det samhälle i vilket taxitrafiken skapade sina ursprungliga verksamhetsformer förändrats. Detta har i sin tur påverkat näringens sätt att fungera och dess möjligheter att lösa sina uppgifter.

Inom transportsektorn har utvecklingen inneburit att kollektivtrafiken alltmer byggts ut och därmed kommit att utgöra en mer framträdande konkurrent till taxi. Även privatbilismens expansion under de senaste decennierna har återverkat på taxinäringens förutsättningar. Speciellt kännbar torde denna utveckling ha varit i mindre orter och på landsbygden.

Det ökade långväga resandet med tåg, bussar och flyg har å andra sidan medfört att behovet av kompletterande transportinsatser som bl a taxi kan ombesörja har ökat. Främst är det dock kommunerna som kommit att påverka taxinäringens villkor under senare tid. Kommunerna använder i allt högre grad taxi för att erbjuda kommuninnevånarna en tillfredsställande transportförsörjning. Detta sker bl a genom att taxi anlitas för färdtjänst och viss kompletteringstrafik.

Frågor rörande taxinäringen har tagits upp i olika sammanhang. För att utreda vissa frågor inom taxinäringen, bl a rörande företagsstrukturen och samtrafiken, tillsattes 1965 en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet under dåvarande direktören Gösta Malmströms ordförandeskap. I sitt betänkande föreslog arbetsgruppen bl a att samma bestämmelser skulle gälla för juridisk och fysisk person ifråga om möjligheterna att få tillstånd till beställningstrafik.

En utredning om taxitrafiken i Storstockholm som be-  
drevs i Storstockholms Planeringsnämnds regi presenterade sina förslag i slutet av år 1969. Utredningens främsta uppgift var att undersöka behovet av taxibilar i Storstockholm. I sin rapport framhöll utredningen att den då befintliga företagsstrukturen med praktiskt taget enbart enbilsföretag var orationell. Detta medförde ett högt kostnadsläge, relativt otrygga anställningsförhållanden och ett för taxiägarna högt risktagande. Av den anledningen föreslog utredningen bl a att företagsstrukturen i Stockholm successivt skulle ändras i riktning mot stordrift. Dock skulle det även fortsättningsvis finnas vissa möjligheter för enbilsföretag att driva taxitrafik.

År 1971 lämnade utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, den s k yrkestrafik-

utredningen sitt betänkande (SOU 1971:34) Lastbil och taxi. Även denna utredning pekade på att den nuvarande företagsstrukturen från allmänna företagsekonomiska synpunkter ogynnsamt påverkar taxinäringens möjligheter till rationalisering, vilket i sin tur inverkar ofördelaktigt på taxesättning och lönsamhet.

Utredningen föreslog bl a att taxitrafiken i princip endast skulle bedrivas av särskilda trafikutövande taxibolag som ägdes av de förutvarande tillståndshavarna. Dessa bolag kunde bildas på grundval av redan existerande beställningskontor och överta dessa kontors uppgifter. I de största tätorterna kunde det dock bli nödvändigt att bilda ett flertal fristående bolag som var anslutna till ett i bolagsform drivet beställningskontor.

Utredningen föreslog vidare vissa åtgärder avseende godsbefordran med taxi, samtrafik mellan olika orter m m. Utredningsförslagen behandlades därefter i prop. 1972:81 om vissa ändringar i yrkestrafiklagstiftningen.

År 1974 avgav den s k strukturarbetsgruppen, som hade tillsatts av Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet en rapport "Taxinäringen - förslag till ändrad företagsstruktur m m". Enligt arbetsgruppen skulle en omstrukturering av taxinäringen vara nödvändig om taxi i framtiden skulle kunna hävda sina intressen och samtidigt tillgodose konsumenternas krav på en tillfredsställande service. Arbetsgruppen föreslog bl a att det i varje kommun skulle bildas i princip ett aktiebolag för taxitrafiken. Bolaget skulle handha ett för kommunen gemensamt beställningskontor. Undantag från denna huvudregel skulle kunna medges i de största tätortskommunerna, där dock samtliga företag borde vara anslutna till ett gemensamt beställningskontor, samt i glesbygdskommuner med stora avstånd till centralorten. Svenska taxiförbundets representanter i arbetsgruppen framförde i ett särskilt yttrande åsikten att all omstrukturering av taxinäringen skulle ske på frivillighetens grund.

I sammanhanget bör även nämnas de undersökningar rörande taxinäringen och dess villkor som gjorts av en forskargrupp vid Umeå universitet. Syftet var att skapa ett faktaunderlag för bedömning av taxinäringens framtida situation. Som ett led i detta undersöktes bl a taxinäringens ekonomi och organisation. Resultatet av gruppens arbete har publicerats av Transportforskningsdelegationen (TFD) i rapporten (1977:4) Taxi och framtiden.

## 1.2 Direktiven och utredningsarbetet

Enligt beslut av regeringen den 14 september 1978 be- myndigades chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredningsman med uppgift att företa en översyn av taxinäringen. I kommittédirektiven (Dir 1978:80) anförde departementschefen bl a

"Lagstiftningen om yrkesmässig trafik har nyligen re- formerats såvitt avser godstransporter och busstrafik. Jag hänvisar i det sammanhanget till prop. 1977/78:137 om vissa yrkestrafikfrågor m m och riksdagsbehandlingen härav (TU 1977/78:27, rskr 1977/78:365). Reformen berör frågor av betydelse för en utveckling mot ett mera effektivt utnyttjande av transportapparaten och ett mindre inslag av konkurrenshämmande regleringar i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken. När det gäller busstrafiken kan nämnas prop. 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Statsmakternas beslut innebär bl a att förutsättningar har skapats för att huvudmannskapet för den lokala och regionala trafiken på landsväg utövas genom interkom- munal samverkan mellan landstingskommunen och kommuner- na i resp län. Genom denna reform uppnås en integrering av lokal och regional trafik samt en ökad samordning av trafikresurserna.

Taxitrafiken har - om än vissa delreformer genomförts - inte setts över på motsvarande sätt. Jag kommer i det följande - framför allt mot bakgrund av taxitrafikens ökande roll i den kollektiva transportapparaten och de många önskemål och synpunkter som har framförts i fråga om företagsstrukturen - att ta upp frågan om en utred- ning som kan leda till en samlad översyn av taxinäringen."

De frågor som enligt kommittédirektiven särskilt borde uppmärksammas i utredningsarbetet var

- samordningen mellan taxi och den kollektiva trafiken i övrigt
- företagsstrukturen och möjligheterna till val av lämplig företagsform
- hur kan taxiservicen förbättras samt hur skall taxitjänsternas utbud smidigt kunna anpassas till variationer i efterfrågan
- befordringspliktens utformning och omfattning
- turordningsprincipen
- taxesystemets utformning och handläggning.

Kommittédirektiven återges i sin helhet i bilaga 1.

Mot bakgrund av angivna direktiv stod det från början klart att det inte fanns varken tid för eller behov av omfattande undersökningar i syfte att ytterligare kartlägga taxinäringen och dess marknadsförutsättningar. Den erfarenhet och kunskap om taxinäringen och dess villkor som redan finns dokumenterad har därför utnyttjats i arbetet. En i sammanhanget väsentlig informationskälla har varit det ovan nämnda material som legat till grund för TFD-rapporten 1977:4 Taxi och framtiden.

Under utredningsarbetets gång har kontakter tagits med statens pris- och kartellnämnd i frågor rörande taxitaxor. Information har erhållits från utredningen om

en framtida samordning av allmänna landmobila radio-kommunikationer (SARK), en utredning som pågår i televerkets regi. Även pågående FoU-projekt rörande samåkning med taxi har studerats liksom projekt som rör datoriserade förmedlingssystem för taxi samt utvecklingen av taxametrar med utökade funktioner i förhållande till vad som gäller f n.

Jag har även haft överläggningar med representanter för Svenska taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet. Syftet har varit att diskutera de överväganden och förslag som jag presenterar i det följande.

Med utgångspunkt i en kartläggning av taxinäringens situation, vilken redovisas i avsnitt 2 - 5, diskuteras i avsnitt 6 tänkbara alternativa modeller för taxinäringens organisation. I avsnitt 7 presenteras mina överväganden rörande befodringsplikt, stationsorter m m. Taxitaxorna behandlas i avsnitt 8. Olaga taxitrafik eller s k svartåkning tas upp i avsnitt 9. Den författningsmässiga regleringen behandlas slutligen i avsnitt 10.

Utvecklingen av det totala persontransportarbetet i landet har under lång tid kännetecknats av en snabb tillväxt. De ökade resbehoven har i allt väsentligt tagit sig uttryck i en snabbt växande privatbilism. F n sker drygt 80 % av persontransportarbetet med personbil. Samtidigt kan dock konstateras att andelen varierar kraftigt såväl geografiskt som i fråga om typ av resa. Av resorna till och från Stockholms innerstad sker t ex hälften med kollektiva transportmedel. Andelen för arbetsresor är ca 70 %.

Bilismens expansion har för många inneburit en positiv utveckling så tillvida att den lett till en ökad valfrihet ifråga om boende, arbete och fritidsaktiviteter. Trots hög biltäthet saknar många människor tillgång till bil, vilket bl a tagits till utgångspunkt för olika insatser på kollektivtrafikområdet. Kollektivtrafiken har också tillmätts ökad betydelse som ett medel att bemästra miljö-, trafiksäkerhets- och energiproblemen.

Förutsättningarna för att vidmakthålla en tillfredsställande trafikförsörjning inom ramen för företagsekonomisk lönsamhet har successivt försämrats. Detta hänger främst samman med driftkostnadsutvecklingen men också - när det gäller stora delar av den lokala och regionala trafiken - med minskat trafikunderlag. I det sammanhanget spelar bl a bilismens starka konkurrenskraft en stor roll. För att trygga ett visst basutbud av trafik har därför såväl staten som landstings- och primärkommuner i ökad utsträckning engagerat sig ekonomiskt i den kollektiva trafiken. Det samhällsekonomiska synsättet har i det sammanhanget blivit alltmer uttalat.

Med hänsyn till att dagens resande alltmer förutsätter att mer än en trafiklinje och vanligtvis också att flera

transportmedel utnyttjas för en resa har kravet på en god samordning mellan olika trafikföretag och linjer blivit allt väsentligare. Riksdagen lade under våren 1978 fast nya riktlinjer (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken på landsväg. Ansvaret för denna kommer enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik successivt att överföras till en för kommuner och landsting gemensam huvudman i varje län. Detta ger önskat utrymme för ökad samordning mellan olika trafikuppgifter och för samverkan mellan olika trafikföretag och därmed för ett effektivt utnyttjande av trafikresurserna. Förutsättningar har också skapats för en anpassning av trafikutbudet till de lokala förhållandena. Med det samordnade huvudmannaskapet följer också att sambandet mellan trafikstandard och finansieringsansvar förstärks.

Den efterfrågestyrda kompletteringstrafiken berörs också av beslutet. Ansvaret för denna trafik åvilar liksom för de kommuner som anser att behov föreligger av att inrätta sådan trafik. Emellertid kan även denna trafik inlemmas i det samordnade huvudmannaskapet efter överenskommelse mellan huvudmannen och berörd kommun.

Samtidigt med lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik infördes ett nytt bidragssystem för kollektiv persontrafik i sådana län där huvudman etablerats.

Det nya bidraget till kollektiv persontrafik utgår i form av vägmilisersättning för ett bestämt antal turer per dag under förutsättning att dessa ingår i en särskilt upprättad och godkänd trafikförsörjningsplan. Stödet är inte speciellt inriktat mot något transportmedel. Stöd kan således utgå oberoende av om transportuppgiften utförs med buss, spårbunden trafik eller taxi. Eftersom vägmilser-

sättningen är beräknad för buss av normal storlek ankommer det på bussbidragsnämnden att - om motiv föreligger - fastställa andra lägre vägmilersättningar när trafik ombesörjs av minibussar eller personbil.

Taxis starkaste konkurrensmedel gentemot kollektiva färdmedel är flexibiliteten i både tid och rum. Dispositionsrätten över bilen ligger i princip hos kunden. Denna bestämmer över avgångstid, färdriktning, uppehåll under färden, passagerarantal etc. Taxi utgör därigenom en viktig länk mellan de tidtabellsbundna kollektiva transportmedlen och privatbilen.

Taxis traditionella transportuppgifter är persontransporter till och från tåg, bussar och flygplatser. Vidare transporter till och från sammankomster av olika slag, nöjeslokaler, läkare och sjukvårdsinrättningar m m.

Taxitrafiken berörs som framgått inte direkt av den nyss redovisade reformen. Däremot påverkas taxi indirekt av den utveckling som äger rum på kollektivtrafikens område. Ökade ambitioner i fråga om trafikstandard och den uttalade ambitionen att utnyttja de speciella egenskaper som kännetecknar olika transportmedel i trafikförsörjningen har redan lett till vidgade arbetsuppgifter för taxi.

Det är främst kommunerna som bidragit till att utvidga taxis traditionella verksamhetsområde i syfte att ge kommuninnevägnarna en tillfredsställande transportförsörjning. Redan i slutet av 1940-talet började t ex många kommuner, framför allt på landsbygden, att utnyttja taxi för nya transportuppgifter. Det gällde främst transporter av skolbarn.

Under senare år har taxis tjänster också tagits i anspråk för den av kommunerna organiserade färdtjänsten. Genom färdtjänsten erbjuds handikappade och äldre möjligheter till resor för bl.a. service, arbete och rekreation. För detta utnyttjas både konventionella fordon och s.k. specialfordon. Till den senare kategorin hör särskilt utrustade fordon som kan ta ombord rullstol och där den resande färdas sittande i sin rullstol. Trafik med dessa fordon bedriver kommunerna till en del i egen regi. I övrigt utnyttjas taxi i mycket stor utsträckning i den kommunala färdtjänsten. Taxi lämpar sig också mycket väl för denna transportservice, främst på grund av taxis flexibilitet som bl.a. medger en stor individuell valfrihet vad gäller restidpunkter och transportvägar.

I många kommuner utnyttjas också taxibilar som komplement till och som ersättning för linjebunden kollektivtrafik. Det gäller t.ex. i den kompletteringstrafik som bedrivs i glesbygdsområden och i den linjebiltrafik som förekommer till och från vissa flygplatser. Kompletteringstrafiken utförs, efter beställning, från områden som ligger på stort avstånd från den reguljära busstrafikens linjesträckningar direkt till någon tätort eller till hållplats för linjetrafiken. Trafikens omfattning varierar från kommun till kommun.

Yrkestrafiklagstiftningen medger också att taxi utför begränsade godstransporter inom taxitillståndets ram. I viss utsträckning utförs också sådana transporter. Det gäller t.ex. transporter av mat till skolor, paketdistribution samt post- och telegramförmedling. Omfattningen är dock för närvarande mycket blygsam.

Som framgått består taxis arbetsuppgifter således av dels traditionell trafik, som privatbetalda resor av olika slag, dels samhällsbetald taxitrafik. Till den senare gruppen

hör färdtjänstresor, skolskjutsresor, sjuktransporter och kompletteringstrafik.

Den allmänna utvecklingen för taxiresor har varit att andelen samhällsbetalda uppdrag expanderat kraftigt under senare år. En grov uppskattning av fördelningen mellan traditionell taxitrafik och samhällsbetald sådan för riket som helhet är att de båda typerna svarar för ungefär hälften vardera. Den ekonomiska betydelsen för taxi av de samhällsbetalda taxiuppdragen är dock något större än vad uppdragsrelationerna anger. Samhällets totala bruttokostnader för taxitrafik kan med ledning av uppgifter från bl.a. Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet för år 1977 beräknas uppgå till drygt 900 milj. kr.

## 3 GÄLLANDE ORDNING

3.1 Yrkestrafiklagstiftningen

Den författningsmässiga regleringen av taxitrafiken finns i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m m (YTF). Taxitrafik är benämningen på det slag av yrkesmässig trafik som i YTF anges som beställningstrafik för personbefordran med personbil.

En förutsättning för att få driva taxitrafik - liksom annan yrkesmässig trafik - är enligt 5 § YTF att trafiktillstånd har meddelats. Bestämmelserna om trafiktillstånd gäller i tillämpliga delar även tillstånd till utökning av trafiken.

Tillstånd till taxitrafik meddelas enligt huvudregeln i 12 § YTF av länsstyrelsen i det län där stationsort för trafiken skall finnas. Tillstånd får meddelas endast om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig. Vidare får tillstånd meddelas endast den som med hänsyn till yrkeskunnande, vandel och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter av betydelse kan anses vara lämplig att driva trafiken.

Trafiktillstånd skall ställas på viss fysisk eller juridisk person och uppta de villkor och bestämmelser, som anses behövliga. I motsats till annan yrkesmässig beställningstrafik får tillstånd till taxitrafik dock meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Sett till det totala antalet taxitillstånd som f n finns är antalet tillstånd som har meddelats juridiska personer försvinnande litet. Genom en ändring i YTF som trädde i kraft den 1 oktober 1972 öppnades emellertid vissa möjligheter för juridiska personer att inneha taxitillstånd. Om det

kan antas att trafikförsörjningen inom en viss kommun främjas, om taxitrafiken utövas av en juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för den juridiska personen eller om överlåtelse av tillstånd till denne. Frågan om sådant tillstånd prövas av regeringen.

Ett tillstånd kan begränsas till att omfatta vissa slag av transporter eller att avse viss kortare tid. Liksom för annan beställningstrafik skall enligt 13 § YTF för taxitrafik bestämmas stationsort för bil, som används i trafiken. Av förarbetena till YTF framgår, att som stationsort bör anges en geografisk enhet, såsom stad, köping, municipalsamhälle, kyrkby, hamnplats eller annat liknande område. Som framgår av det följande är vissa rättsverkningar för trafikutövaren knutna till bestämmelsen om stationsort.

Av 17 § YTF framgår, att trafiktillstånd vanligen skall gälla tills vidare. Vid dödsfall och konkurs gäller särskilda regler om rätten att fortsätta trafiken.

När tillståndshavaren har avlidit eller försatts i konkurs eller när skäl annars föreligger kan trafiktillståndet enligt 18 § YTF överlätas efter medgivande av den myndighet som har meddelat tillståndet. Därvid prövas bl a lämpligheten hos den som vill överta tillståndet.

I 19 § YTF finns bestämmelser om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd. Sådan åtgärd kan tillståndsmyndigheten vidta bl a i samband med missförhållanden vid trafikutövningen. I vissa fall kan i stället varning meddelas. Trafiktillstånd kan också återkallas i samband med att ansökan föreligger från en sökande om nytt trafiktillstånd. När tillstånd återkallas i samband med att nytt trafiktillstånd har lämnats, kan den nye tillståndshavaren förpliktas att lösa in rörelsen.

Av 20 § YTF framgår att ett tillstånd till taxitrafik också innefattar rätt att transportera lättare gods eller tidningar med bilen eller en till bilen kopplad mindre släpvagn.

Vissa geografiska begränsningar föreligger enligt 21 § i rätten att driva taxitrafik. Bestämmelsen innebär i huvudsak att trafiken får utföras inom stationsorten. Har en beställd körning avslutats utanför stationsorten skall fordonet så snart som möjligt föras tillbaka till stationsorten. Passagerare får dock tas upp för transport till stationsorten eller till ort som passeras på vägen till denna. Länsstyrelse kan medge undantag från bestämmelserna om trafikens anknytning till stationsort om det behövs för att tillgodose trafikbehovet inom visst område. Så har skett framförallt i fråga om trafik i större tätortsområden där s k samtrafik numera förekommer.

I 23 § YTF finns bestämmelser om s k befordringsplikt. Bestämmelserna härom innebär att en innehavare av ett taxitillstånd är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa transportera personer och deras gods. Tillståndsmyndigheten kan närmare ange omfattningen av befordringsplikten och kan också helt eller delvis medge befrielse från den.

Av 24 § YTF framgår att den tillståndsgivande myndigheten kan bestämma att en tillståndshavare skall ansluta sig till en av myndigheten godkänd förening som har till syfte att hålla beställningskontor eller ha hand om gemensamma uppgifter i övrigt i fråga om trafiken.

Bestämmelser om taxor i bl a taxitrafik finns i 29 § YTF. Av paragrafen framgår att tillståndshavaren är underkastad de bestämmelser om taxa för transport av pas-

sagerare och deras gods som fastställs av länsstyrelsen. Den taxa som gäller för taxitrafiken har karaktären av maximitaxa. Före fastställande av taxa skall, när förhållandena föranleder därtill, kommuner, trafikföretag och sammanslutningar av trafikutövare m fl beredas tillfälle att yttra sig.

I YTF finns vidare vissa ansvarsbestämmelser. Bl a kan den som driver yrkesmässig trafik utan tillstånd dömas till böter. Dessa utdöms i form av dagsböter.

I prop. 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m m har regeringen under våren 1979 lagt fram förslag om bl a en revidering av gällande yrkestrafiklagstiftning. Förslagen innebär i huvudsak en språklig omarbetning av YTF. När det gäller den yrkesmässiga trafiken föreslås att bestämmelserna i YTF bryts ut till en yrkestrafiklag och en yrkestrafikförordning utformade enligt modernt språkbruk.

I propositionen föreslås också vissa mindre ändringar i sak. Såvitt gäller taxitrafiken föreslås att definitionen av detta slag av beställningstrafik skall omfatta även trafik med mindre bussar. För att avgränsa denna beställningstrafik mot sådan som utförs med större bussar och som enligt propositionen inte bör inrymmas i detta trafikslag föreslås att en viktgräns införs. Denna bör enligt propositionen sättas vid 3,5 ton.

### 3.2 Turordningsprincipen

Ett särskilt led i tillståndsgivningen när det gäller tillstånd till taxitrafik utgör den s k turordningsprincipen eller äldsteförareprincipen. Denna innebär att ledigblivna tillstånd tilldelas den förare på orten som har den

längsta tjänstgöringstiden. Principen finns inte fastlagd författningsmässigt utan har kommit att utvecklas genom praxis. Som en kort bakgrund till principens tillkomst och tillämpning kan anges följande.

År 1916 biföll dåvarande överståthållarämbetet i Stockholm en framställning från Stockholms automobilförarackförning om att taxitillstånd i fortsättningen skulle meddelas de i tjänsten äldsta och mest meriterade taxiförarna. Motiveringen var att man därigenom skulle kunna skapa en skicklig och till alla delar pålitlig taxiförarkår, då ju medlemmarna i denna förr eller senare blev egna taxiägare. Företrädesrätten för den äldste föraren skulle vidare ses som en form av pension. Ämbetet utfärdade sedermera föreskrifter av innebörd att från 1920 skulle även ledigblivna tillstånd meddelas förtjänta förare enligt nämnd turordning.

I princip skulle ingen taxiägare tillåtas inneha tillstånd för mer än en bil. Detta ansågs få stor betydelse för rekryteringen till taxiföraryrket och dessutom skulle förarna på så sätt beredas tillfälle att uppnå en självständig ställning samt en tryggad försörjning för ålderdomen. Pensioneringsfrågan kom med tiden att alltmer stå i förgrunden. Den omständigheten att taxiförarna först vid allt högre ålder kunde få tillstånd bidrog också till detta. Den genomsnittliga åldern vid erhållande av taxitillstånd uppgick till nära 60 år under slutet av 1930-talet och första hälften av 1940-talet, innebärande en tjänsteålder på över 30 år.

Turordningsprincipen fick med tiden ett allt större tillämpningsområde och gäller numera på de flesta orter i landet. Till grund för tillämpningen ligger i allmänhet förteckningar över anställda förare. Dessa förteckningar görs upp av Svenska transportarbetareförbundets lokalavdelningar och taxiföreningarna i samråd.

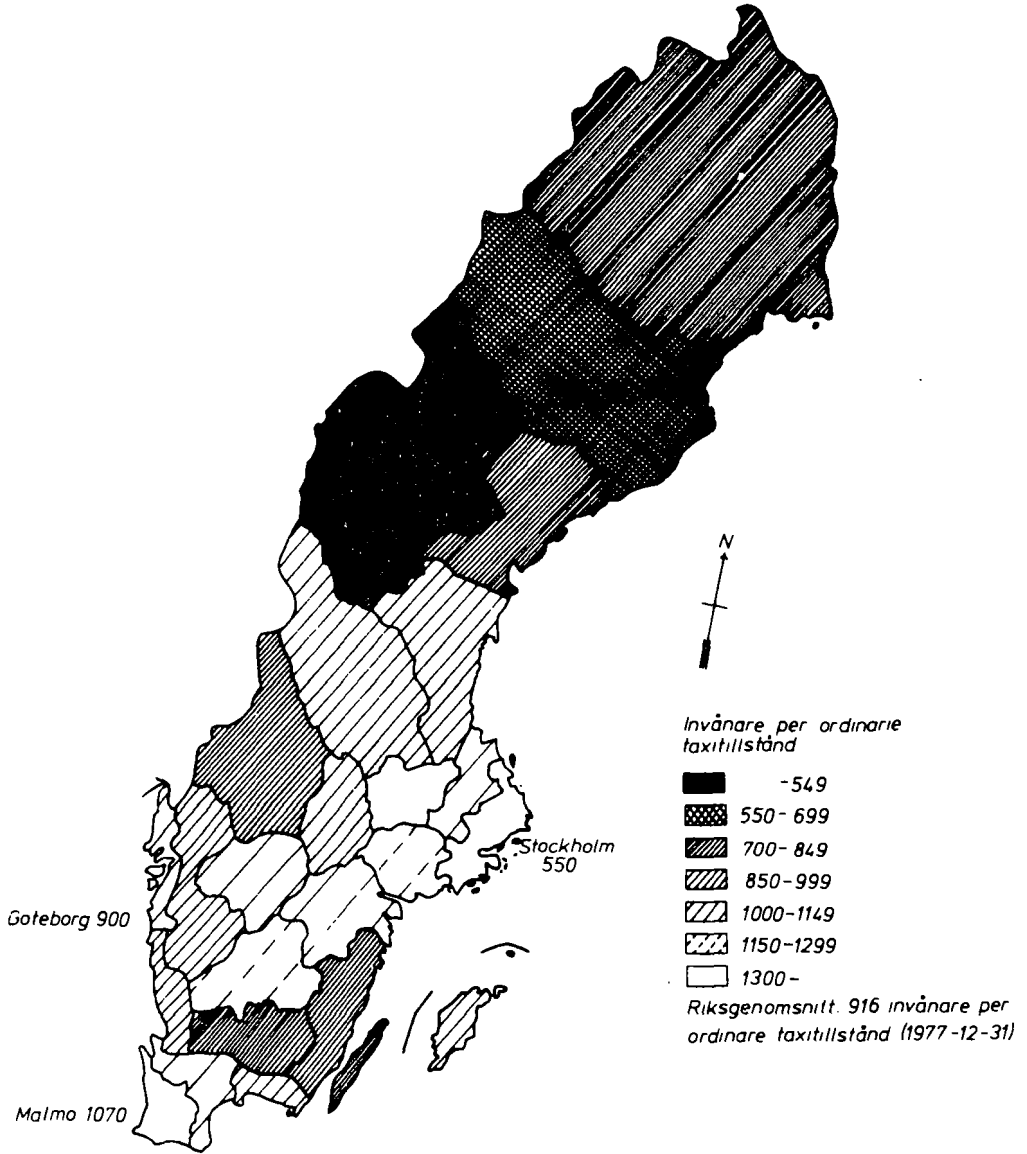
## 4 TAXIFÖRETAGEN

4.1 Utveckling och allmän karakteristik

Det totala antalet ordinarie tillstånd för taxitrafik minskade stadigt under 1960-talet och under de första åren av 1970-talet. Därefter vände utvecklingen och sedan 1974 har antalet tillstånd ökat för varje år. Vid slutet av år 1977 fanns det drygt 9 000 tillstånd för taxitrafik i landet mot ca 9 700 tillstånd år 1960.

Nedgången i antalet utfärdade ordinarie taxitrafiktillstånd har drabbat landsbygden och de mindre tätorterna. Från och med år 1960 har minskningen varit i storleksordningen 2 000 tillstånd så att det i slutet av år 1977 fanns ca 4 000 taxitrafiktillstånd kvar inom dessa områden. Under samma period har antalet tillstånd i tätorter ökat år för år. Ökningen har varit speciellt kraftig under den senaste fyraårsperioden vilket också förklarar uppgången i det totala antalet tillstånd för taxitrafik. Omfördelningen av taxitrafiktillstånden från landsbygd till tätorter kan ses som en anpassning till de befolkningsomflyttningar som skett under de senaste två decennierna.

Trots att de ordinarie taxitrafiktillstånden i viss mån överflyttats från landsbygd till tätort är taxitätheten, mätt i antalet tillstånd per invånare, högst i de glest befolkade norrlandslänen (se figur 4.1). Även Stockholm har relativt många taxibilar i relation till sin folkmängd. Utvecklingen av antalet ordinarie taxitrafiktillstånd inom samtliga län samt för de tre största orterna i landet framgår av bilaga 2.



Figur 4.1 Taxitätheten i de svenska länen år 1977

För att göra det möjligt för taxi att möta perioder med hög efterfrågan genom en temporär ökning av antalet taxibilar utfärdas s k reservtillstånd. De flesta reservtillstånden innehas av taxiägare i de större tätorterna. Sålunda hade taxi i Stockholm och Göteborg tillsammans drygt hälften av de sammanlagt 1 060 reservtillstånden som fanns utfärdade vid slutet av år 1977.

En annan typ av trafikstillstånd med begränsat användningsområde som innehas av vissa taxiägare är det s k skolskjuts-tillståndet. Av de drygt 400 personbilsanknutna skolskjuts-tillstånden år 1977 innehades ca 90 % av taxiägare. Under de senare åren har dock antalet sådana skolskjutstillstånd stadigt minskat till förmån för bussanknutna tillstånd.

Utvecklingen av antalet ordinarie tillstånd för taxitrafik över de gångna åren återspeglar också en motsvarande förändring i antalet taxiföretag. Detta beror på att tillstånden nästan uteslutande har tilldelats fysiska personer. Av de drygt 9 000 ordinarie taxitrafiktillstånd som fanns utfärdade vid slutet av år 1977 var ca 7 800 fördelade på olika tillståndsinnehavare.

Den helt dominerande företagsformen är således enbilsåkeriet, dvs taxiägaren innehar ett enda ordinarie tillstånd för taxitrafik. Under senare år har dock utvecklingen i någon mån gått i riktning mot flerbilsåkerier. Trots detta har endast mellan 400 och 500 taxiföretag mer än ett ordinarie tillstånd. Av dessa är vidare endast ett fåtal juridiska personer. Det kan emellertid samtidigt konstateras att tillståndsgivningen på vissa håll i landet verkat i motsatt riktning.

De enskilda taxiföretagen samarbetar ofta inom ekonomiska eller ideella föreningar. Dessa är oftast lokala sammanslutningar och samarbetet koncentreras i regel till en gemensam beställningscentral. I de fall en gemensam beställningscentral inte inrättats begränsas samarbetet vanligen till enbart behandling av branschfrågor där föreningen också fungerar som kontaktorgan visavi utomstående intressenter.

Samverkan mellan taxiföretagen kring en gemensam beställningscentral har blivit allt vanligare. Sålunda har också

antalet taxibilar utrustade med kommunikationsradio ökat kraftigt. Andelen taxibilar med kommunikationsradio var ca 20 % år 1959 medan motsvarande andel idag är nära 85 %. Till viss del förklaras denna utveckling av den omfördelning av taxitillstånd som skett från landsbygd till tätort.

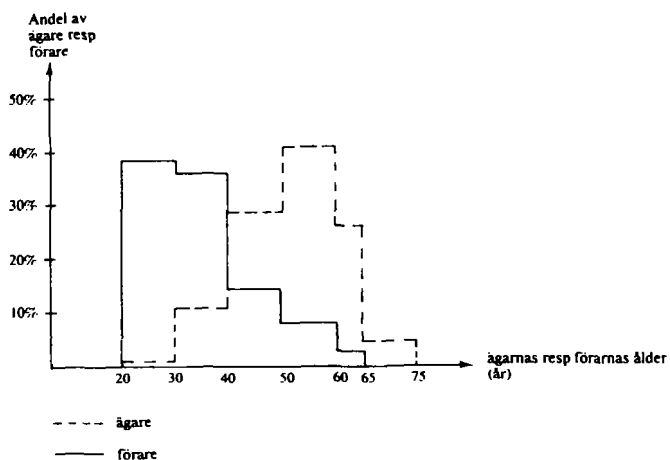
God taxiservice innebär att taxi skall vara tillgänglig dygnet runt. Därför betjänas de större beställningscentralerna och även de mindre, där särskilda jourtjänstutgången förekommer, med anställd personal hela dygnet. Vid mindre centraler där endast ett fåtal taxiägare samverkar, svarar i regel den förare som är i tjänst för telefonpassningen. Ibland sker också överkoppling till jourhavande förarens bostad när siste föraren lämnar centralen. I de fall något samarbete inte förekommer på beställningssidan tas beställningar emot i respektive taxiägares bostad.

En trafiksamverkan över gränserna för stationsorterna förekommer i viss utsträckning. Inom stockholmsområdet har samtrafikområden etablerats vilka omfattar flera stationsorter för taxi. Dessa områden utgör i princip utvidgade stationsorter för berörda taxiföretag. På andra platser i landet förekommer samverkan mellan tätortstaxi och taxiföretag utanför tätorten. Vanligen är den begränsad till att omfatta perioder då efterfrågan på taxi är mycket låg utanför tätorten medan den samtidigt är hög inom tätorten. Då utnyttjas den lediga trafikkapaciteten i tätortens omland för att höja taxiutbudet i tätorten.

Inom länen samarbetar taxiföretagen i länsförbund. Dessa utgör organ för behandling av allmänna branschfrågor och ombesörjer ofta förhandlingar i gemensamma frågor. Länsförbunden är i sin tur knutna till Svenska taxiförbundet som är en gemensam intresseorganisation för taxi i hela landet.

4.2 Personalstruktur

Praktiskt taget all taxitrafik bedrivs som framgått av småföretag. Det finns dock olikheter mellan taxiföretagen och annan småföretagsamhet. Den kanske mest avgörande skillnaden består i en för taxi karakteristisk personalstruktur. Företagen är nämligen som regel uppbyggda efter principen "en ägare - en ordinarie anställd". Det är också vanligt att en och samma taxiägare sysselsätter ett stort antal extraförare. Till bilden hör dessutom att ett stort antal förare, främst inom tätorter, kan vara visstidsanställda hos två eller flera taxiägare under samma kalenderår.



Figur 4.2 Aldersfördelningen bland taxiägare respektive taxiförare i Göteborg, Umeå och Lycksele 1975. (Figuren hämtad från TFD-publication 1977:4, Taxi och framtiden)

Den tid som taxibilen skall hållas i trafik enligt stationsortens tjänstgöringsschema, fylls i regel upp med någon kombination av övertidsinsatser från ägaren eller den ordinarie föraren, genom att extrapersonal utnyttjas eller genom att taxibilen helt enkelt får stå. Undersökningar som redovisas i transportforskningsdelegationens (TFD) rapport "Taxi och framtiden" visar att övertidsinsatser är mycket vanliga inom taxinäringen. Närmare 30 % av samtliga förare, dvs inklusive extraförare, uppger en tjänstgöringstid per vecka som överstiger 40 timmar. Bland den fasta personal kategorin som omfattar ägare och ordinarie förare uppger varannan person en arbetstid över 40 timmar per vecka.

En annan karakteristisk egenskap hos taxiföretaget är personalens åldersstruktur. Om de resultat som presenteras i TFD:s rapport är giltiga för riket som helhet innebär det att ungefär var femte taxiägare är över 60 år. Omkring två tredjedelar av taxiägarkåren är över 50 år. Detta kan ställas mot åldersfördelningen för de anställda förarna där en fjärdedel är över 40 år och endast en mycket liten andel är över 50 år. Skillnaderna i åldersstruktur mellan taxiägare och taxiförare illustreras i figur 4.2.

Åldersfördelningarna i figur 4.2 illustrerar också tydligt konsekvenserna av hittills gällande principer för rekrytering till taxiägar yrket. Under de senare åren har dock benägenheten hos taxiförare att söka ledigblivet eller nytt taxitrafiktillstånd minskat. Denna tendens tycks gälla över hela riket, även om förhållandevis stora lokala variationer förekommer. Orsakerna till detta uppges bl a vara förbättrade anställnings- och trygghetsförhållanden för förare. Behovet att bli "sin egen" har därför sannolikt minskat för de inom näringen verksamma. Härtill kommer att förutsättningarna för taxiföretagen anses ha försvärats samtidigt som taxiägarens ansvar för de anställda och rörelsen i övrigt har ökat.

4.3 Taxis ekonomi

Storleksordningen av olika kostnader som är förknippade med taxitrafik redovisas i tabell 4.1. Där framgår att lönekostnaden utgör den helt dominerande kostnadsposten för ett taxiföretag. Härav följer att det mest betydelsefulla från ekonomisk synpunkt är att försöka öka intäkterna genom ett effektivare utnyttjande av tjänstgöringstiden för varje bil.

Tabell 4.1 Kostnader för taxitrafik i tätort - fördelning i procent av inkört belopp

Löner, inkl ersättning till taxiägare	60 - 70 %
Driftkostnader (drivmedel, olja, däck, rep, m m)	15 - 20 %
Fasta kostnader (garage, fordonsskatt, försäkring, räntor, ...)	ca 6 %
Föreningsavgifter	ca 4 %
Avskrivningar	ca 7 %

Den enskilde taxiägarens möjligheter att påverka sin ekonomiska situation är under nuvarande förhållanden mycket små. I någon mån kan det vara möjligt att utnyttja kunskap om efterfrågebilden för taktiskt agerande under tjänstgöringspassen. Eftersom kostnaderna för taxitrafik i mycket hög grad beror på tjänstgöringstidens förläggning ligger det också nära till hands att taxiägaren försöker påverka den ekonomiska situationen genom att inte hålla bilen i trafik enligt gällande tjänstgöringsscheman.

Även om driftkostnaderna, förutom lönen, endast utgör en mindre del av de totala kostnaderna, skulle en bättre samordning vid inköp av fordon och drivmedel och service öka möjligheterna till mängdrabatter och därmed ge en bättre ekonomi.

Inom områden där efterfrågan på taxi är liten är det ofta av ekonomiska skäl nödvändigt för taxiägaren att kombinera taxirörelsen med annan sysselsättning. Under förutsättning att detta inte begränsar möjligheterna att bedriva en rationell taxitrafik innebär en sådan ordning att önskvärt taxiutbud kan bibehållas inom sådana områden. Som regel uppnås en bättre lönsamhet om flera tillstånd för taxitrafik kan tilldelas en taxiägare. Inom vissa glesbygdsområden kan de ekonomiska förutsättningarna för trafiktrafik dessutom påverkas av möjligheterna till samverkan över stationsortsgränserna.

## 5 TRANSPORTFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TAXI

5.1 Efterfrågan och sättet att möta denna

För gemene man är taxi ett transportmedel som utnyttjas vid sällsynta tillfällen. Enligt uppskattningar som gjorts utnyttjar fyra personer av fem taxi mycket sällan eller aldrig. I linje med detta föreligger en tendens hos personer som utnyttjar taxi i anslutning till en viss typ av resa att oftare än andra även göra det i samband med andra typer av resor.

Taxi utgör ett verkligt transportmedelsalternativ och kanske i vissa fall också det enda alternativet vid resor i samband med läkarbesök, för anslutningsresor till och från järnvägsstationer, vid restaurangbesök samt besök hos vänner och bekanta m m. Arbetsresor, resor till och från skola etc sker däremot i huvudsak på annat sätt. Skäl till detta är bl a att kostnaden för taxiresan anses vara hög samt att tillgången på alternativa transportmedel sannolikt är bättre vid de tidpunkter på dygnet då dessa resor företas. I många fall torde också utnyttjandet av taxi bero på bristande kunskap om tillgången på andra färdmedel.

Det kan också konstateras att taxiåkandet varierar mellan olika orter i landet. Skillnaderna torde till stor del förklaras av olikheter i bebyggelsestruktur, kollektiv transportstandard och bilinnehav.

Efterfrågan på taxiresor uppvisar relativt stora variationer över tiden. På så gott som varje ort kan man finna efterfrågemönster som varierar cykliskt över året, månaden, veckan och dygnet. Årscykeln uppvisar på de flesta håll en efterfrågetopp under december medan semestermåna-

den juli har den lägsta efterfrågan. För varje månad kan man urskilja en ökning i efterfrågan både kring mitten och i slutet av månaden. Variationerna över veckan uppvisar på många håll en hög efterfrågan under fredags- och lördagsdygnet medan söndagsdygnet är det minst efterfrågebelastade. Så har t ex fredags- och lördagsdygnet i Umeå vardera mer än dubbelt så många registrerade uppdrag som söndagsdygnet.

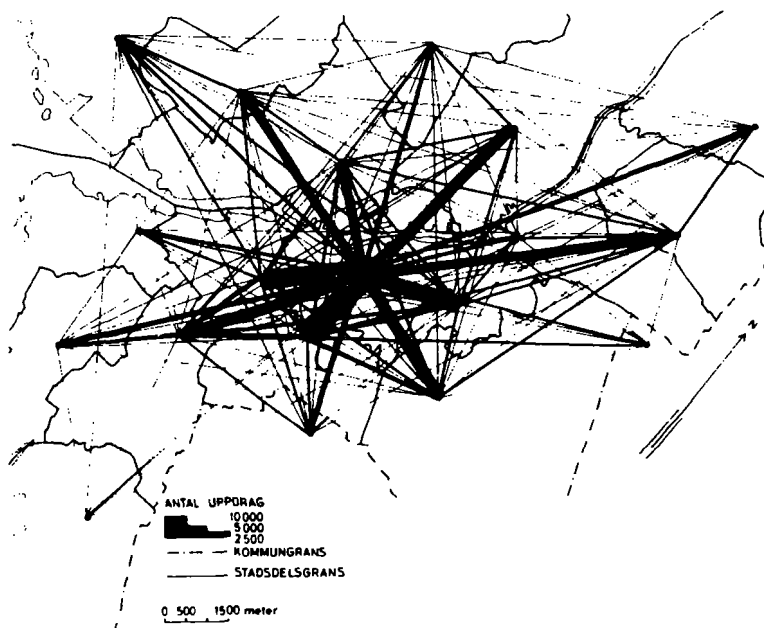
De lokala variationerna är dock relativt stora. Detsamma gäller även för efterfrågevariationerna över dygnet. Som regel är efterfrågan mycket låg nattetid och under tidiga morgontimmar och förhållandevis stor under dagtid från måndag till och med fredag. I större orter kan dessutom efterfrågan på taxi under fredags- och lördagskvällar vara extremt hög.

I glesbygden och i små tätorter är det kortperiodiska efterfrågemönstret vanligen annorlunda. Efterfrågan inom dessa områden är huvudsakligen koncentrerad till dagtid. Allmänt gäller även att taxiefterfrågan påverkas av väderförhållanden, speciella evenemang m m vilket kan bidra till drastiska svängningar i efterfrågeintensiteten.

I tätorterna sker taxiresorna i allt väsentligt inom respektive ort. Resmönstret domineras av radiella resor med tätortscentrum som medelpunkt. Relativt få resor tycks företas mellan ytterområdena. Förhållandet illustreras i figur 5.1, vilken beskriver situationen i Göteborg. Resor som sker inom respektive stadsdel framgår inte av figuren. I huvudsak gäller att taxiresornas spridningsmönster inte nämnvärt avviker från det mönster som gäller för andra färdmedel. Samma förhållande gäller även inom glesbygden. Trafikströmmarna inom dessa områden är dock huvudsakligen begränsade till de geografiska områden som bildar enheter för service på lokal nivå. Till den lokala servicen räknas i första hand livsmedelsbutik och skola, vanligen då låg-

och mellanstadieskola. De få resor som går utanför detta område är i hög grad riktade mot centrum i den egna kommunen eller centrum i annan kommun.

Taxiefterfrågan med avseende på olika typer av resor varierar också över tiden. Skolskjutsar, sjuktransporter och färdtjänstresor efterfrågas huvudsakligen under dagtid vardagar. Även behovet av taxi för resor i tjänsten är störst under dessa tider. Resandet under kvällar, nätter, lördagar och söndagar präglas i hög grad av nöjesresor och andra privatresor.



Figur 5.1 Taxiuppdragens rumsliga mönster i Göteborg  
Källa: TFD-publication 1977:4, Taxi och framtiden

Taxi försöker möta fluktuationerna i efterfrågan genom planering av trafikutbudet. En förutsättning för detta är att transportmarknaden och efterfrågebilden är känd. Inom de mindre orterna kan den yrkeserfarenhet som finns hos varje taxilägare ge nödvändig information och överblick över situationen. Mångfalden av yrkesutövare, efterfrågans variation och komplexitet ger inte samma möjlighet till överblick för trafikutövarna i de större tätorterna. Där saknas därför i viss utsträckning en samlad information om efterfrågans storlek och dess egenskaper i övrigt. Detta medför svårigheter att anpassa utbudet till efterfrågan.

Inom de större tätorterna har taxi inte heller kontroll över det faktiska utbudet av bilar i trafik. Detta innebär att den planering av utbudet som görs i mångt och mycket är en planering som inte går att följa upp på ett effektivt sätt.

Svängningarna i efterfrågan på taxitransporter över tid och rum medför problem för taxinäringen. Dessa ligger bl a i att taxi i stor utsträckning saknar alternativa transportuppdrag under perioder med låg efterfrågan på traditionella taxitransporter. Det förhållandet att den ordinarie bilparken av ekonomiska skäl måste hållas relativt liten medför i sin tur att möjligheterna att möta efterfrågan under högintensiva perioder begränsas. Eftersom den samlade ordinarie bilparken inte räcker till tvingas näringen på vissa håll att investera i taxibilar som endast kan utnyttjas under en relativt begränsad tid. Vanligen sker detta som nämnts genom att s k reservtillstånd

tilldelas vissa taxiägare. Inom ett fåtal områden försöker man komma till rätta med problemet genom samarbete över stationsortsgränserna för att bättre kunna utnyttja fordonsresurserna.

## 5.2 Utnyttjandet av taxibilarna

Som framgått tidigare är kostnaderna för att bedriva taxi- trafik till stor del beroende på den tid bilen hålls i trafik. Det ekonomiska utfallet av taxirörelsen beror då i mycket hög grad på hur tjänstgöringstiden kan utnyttjas för betalda köruppdrag.

I glesbygden är efterfrågan på taxiresor begränsad. Det är därför ofrånkomligt att taxibilen utnyttjas endast under en begränsad del av tjänstgöringstiden, vilken i princip omfattar hela dygnet. En stor del av uppdragen är förplanerade som t ex skolskjutsar och kompletteringstrafik, vilket underlättar personalplaneringen. Å andra sidan kan bundenheten till dessa kontrakterade transportuppdrag innebära att efterfrågan på uppdrag av mer traditionellt slag inte kan tillgodoses.

I tätorter där taxis transportmarknad är betydligt större än inom de glest befolkade delarna av landet kan det betraktas som anmärkningsvärt att taxibilarna vanligen endast kan utnyttja ca 50 % av tjänstgöringstiden för betalda transportuppdrag. Under perioder av hög efterfrågan kan siffran stiga till 60 %. Resterande tid utnyttjas för återtransporter efter fullgjorda köruppdrag och väntetid. Huvudorsaken till detta förhållande är det mönster som karakteriserar taxiefterfrågan och som gör det svårt att helt undvika återtransporter och väntetid. Även taxis sätt att handha de trafiktekniska frågorna har betydelse i sammanhanget. Hit hör bl a sådana frågor som effektiv-

teten hos beställningscentralerna, transportförsäljningen, taxiförarens sätt att utnyttja tjänstgöringspasset etc.

Under ett tjänstgöringspass utför en taxibil i tätort i regel mellan 18 och 25 uppdrag. Vart och ett av dessa omfattar i genomsnitt mellan åtta och tio minuter av tjänstgöringstiden beroende på ortens storlek. Den körsträcka som tillryggaläggs under ett tjänstgöringspass i tätort är till ca 60 å 70 % taxameterregistrerad (se bilaga 2, tabell 3).

De flesta taxibilarna är besiktigade och godkända för fyra passagerare. Det förekommer dock fordon med sju och t o m ännu flera passagerarplatser. Dessa större fordon har dock så gott som uteslutande anskaffats för att möta det sittplatsbehov som föreligger vid taxitrafik av linjebunden karaktär som skolskjutsar och kompletteringstrafik. I glesbygden där andelen sådana uppdrag är relativt stor är också det genomsnittliga passagerarantalet per taxiuppdrag avsevärt större än inom tätorter med stor andel spontana uppdrag. Enligt undersökningar som gjorts uppgår beläggningstalen i glesbygd till i storleksordningen 3,8 passagerare per uppdrag mot endast ca 1,6 i tätorter (se tabell 5.1).

Inom tätortsområdena utförs ca 60 % av alla taxiuppdrag med endast en passagerare. Två passagerare förekommer vid knappt 30 % av uppdragen. Hela passagerarkapaciteten i taxifordonet utnyttjas endast vid 3 å 4 % av samtliga uppdrag.

Tabell 5.1 Genomsnittligt antal taxipassagerare fördelat på tidsblock inom fyra undersökta områden

Undersöknings- område	Genomsnittligt antal taxipassagerare					
	Hela veckan	Dagtid måndag- fredag 06-18	lördag- söndag 06-18	Kvällstid söndag- torsdag 18-02	fredag- lördag 18-02	Natttid måndag- söndag 06-06
Göteborg	1.56	1.41	1.56	1.60	1.78	1.76
Umeå c-ort	1.59	1.40	1.48	1.65	1.97	1.53
Lycksele c-ort	1.60	1.62	1.51	1.62	1.46	1.46
Lycksele glesbygd	3.79	4.19	2.59	2.00	-	0

Källa: TFD-publikation 1977:4, Taxi och framtiden

## 6 TAXIS ORGANISATION

6.1 Problem inom taxinäringen

Svårigheter att få tag på en taxibil i vissa situationer samt ofta förekommande taxehöjningar brukar från kundsynpunkt anges som de största problemen med taxi som transportmedel. Särskilt upplevs svårigheter att få tag på en taxibil mycket negativt. Även om korta sök- och väntetider rimligen inte kan vara lika viktiga vid alla resor förutsätts ändå att taxiservice innebär en snabb effektivering av beställningen. Det får enligt många uppfattning inte vara så att man som taxikund skall behöva ringa flera gånger innan beställningen överhuvudtaget tas emot.

Som har framhållits tidigare arbetar taxi under förhållanden där efterfrågan fluktuerar starkt. De cykliska variationerna är stora över året, månaden, veckan och dygnet. Till detta kommer effekter av väderförhållanden, speciella evenemang etc. Under sådana förhållanden är det svårt att anpassa utbudet till efterfrågan. Taxi måste med nödvändighet göra en avvägning mellan service-nivå och kostnader.

Som tidigare nämnts sköter taxiföreningarna den lokala utbudsplaneringen inom ramen för det antal tillstånd för taxitrafik som utfärdats. Detta sker i form av kommanderingsplaner i vilka utehållandet av varje taxibil regleras. Antalet taxibilar som vid varje tidpunkt skall hållas i trafik grundas på erfarenhet av förväntad efterfrågan. Till problemen i samband med utbudsplaneringen hör otvivelaktigt dels de plötsliga fluktuationerna i efterfrågan dels de bristande kunskaperna om dennas totala omfattning. Samtidigt verkar olika avtalsmässiga förhållanden som t ex kraven på sammanhållen arbetstid under tjänstgöringspassen, allmänt begränsande vid utbudsplaneringen.

Detta innebär att varje taxibil inom områden där tjänstgöringsscheman upprättas måste utnyttjas under obrutna perioder om nio ä tio timmar. Vid utbudsplaneringen måste även hänsyn tas till taxiföretagens möjligheter att anpassa personalens tjänstgöring till gällande arbetstidslagstiftning. Dessutom ställs krav på att utbudsplaneringen ger en rättvis och lättkontrollerad tilldelning av tjänstgöringspass till de enskilda innehavarna av tillstånd för taxitrafik.

Det är inte osannolikt att taxi trots detta, bättre än för närvarande, skulle kunna möta svängningarna i efterfrågan genom effektivare planering av utbudet vilken även omfattar en löpande uppföljning av denna planering. Det finns dock en uppenbar risk att en koncentration av insatserna enbart till en anpassning av utbudsvolymen till variationerna i efterfrågan medför än större problem för taxinäringen. En ökning av antalet bilar i trafik medför att en större del av resebehovet kan tillfredsställas. Samtidigt kan detta leda till att en del resor som tidigare förlades till mindre efterfrågebelastade perioder, just på grund av svårigheterna att få tag på en taxibil, åter förläggs till högtrafiktid. Efterfrågan kan på detta sätt minska under perioder med lågtrafik och stiga under högtrafik vilket ökar fluktuationerna ytterligare. Därigenom blir också planeringsproblemen större liksom även svårigheterna att utnyttja den befintliga transportkapaciteten rationellt.

För att utbudet av taxibilar skall kunna anpassas till efterfrågan måste mängden av utehållna bilar ökas under kortare perioder med hög efterfrågan. Detta kan vara en acceptabel metod om resursförstärkningen kan göras med taxibilar som under övriga tider kan sysselsättas med

andra uppdrag. Om de periodvisa ökningarna av utbudet måste göras genom att s k reservtillstånd utfärdas är detta emellertid mera tveksamt. Genom en sådan metod skapas nämligen en stor bilpark som endast utnyttjas partiellt. Det kapital som finns investerat i bilparken måste förräntas under en relativt kort tjänstgöringsperiod vilket kan bidra till att taxorna ytterligare pressas i höjden. Dessutom kan svårigheter uppkomma att rekrytera förare i den omfattning som erfordras.

Det är emellertid inte heller möjligt för taxi att bortse från problemen med efterfrågesvängningarna. Oförmåga att hantera efterfrågetopparna skapar missnöje hos de som behöver taxi med åtföljande bad-will för näringen. Samtidigt främjas även den s k svartåkningen vilken alltmer blivit ett problem. Det problem som taxi inom många orter står inför är att skapa lösningar som medger ett rationellt utnyttjande av tillgänglig kapacitet.

Kapacitetsutnyttjandet har också avgörande betydelse för taxitaxan och taxiföretagens ekonomi. Som framgått utnyttjas endast i genomsnitt halva tjänstgöringspasset i tätorterna för betald uppdragskörning. I glesbygden är fordonsutnyttjandet ännu lägre. Vid de uppdrag som förekommer i tätorterna utnyttjas endast ca 40 % av den tillgängliga passagerarkapaciteten. På grund av taxekonstruktionen är dock de ekonomiska konsekvenserna härav betydligt mindre än vad som följer av dåligt utnyttjad tjänstgöringstid. Kostnaderna är nämligen som tidigare noterats i mycket hög grad tidsbaserade och oberoende av uppdragsintensiteten.

Det är bl a på grund av efterfrågefluktuationerna i både tid och rum ofrånkomligt med viss spilltid under tjänstgöringspasset. Om man emellertid har ambitionen att påverka relationen servicenivå-taxor i en gynnsam riktning är

det inte bara nödvändigt att bemästra problemet med efterfrågefluktuationerna. Det är också viktigt att komma till rätta med det relativt låga utnyttjandet av fordonet under tjänstgöringspasset. Med den kostnadsstruktur som råder måste därför ansträngningar göras för att i första hand höja andelen betald tid. Undersökningar har visat att en ökning av det inkörda beloppet per timme inom ramen för befintliga resurser ger ett "överskott" på hela åtta tiondelar av denna ökning eftersom särkostnaderna endast uppgår till ca 20 %.

De vägar som taxi bör välja för att bemästra problemet med för lågt kapacitetsutnyttjande beror i stor utsträckning på de lokala förutsättningarna för att bedriva taxitrafik. Oberoende av vilka dessa är torde dock en kraftfull och målinriktad insats från taxis sida kräva en omvärdering av åtskilliga av de uppfattningar som idag dominerar verksamheten. Dessutom kan åtgärder i syfte att effektivare utnyttja taxi i den lokala trafikförsörjningen i en del fall kräva attitydförändringar hos de ansvariga samhällsorganen. Allt detta tyder på att utvecklingen mot en mera effektiv trafik måste ske successivt.

## 6.2 Krav som bör ställas på taxis organisation

Många gånger brukar brister i taxis organisation anges som det avgörande skälet till höga taxor och svårigheter att få tag i en taxibil. Dessa förhållanden kan dock knappast på ett enkelt sätt förbättras enbart genom byte av organisationsform. Det är exempelvis omöjligt att bortse ifrån det faktum att lönekostnaden påverkar taxitaxorna i väsentlig mån. Efterfrågan torde ej heller kunna tillgodoses endast genom en ändrad organisation för taxi. Däremot kan

effektivisering av verksamheten t ex genom datoriserade system för uppdragsförmedling innebära mer påtagliga förbättringar. Detta gäller särskilt inom områden där den ökade förmedlingskapaciteten kan utnyttjas genom att en tidigare icke tillgodosedd efterfrågan kan tas om hand. I mindre orter saknas dock i regel dessa förutsättningar.

En diskussion om taxis organisation måste som utgångspunkt ha taxis funktion i den lokala persontransportförsörjningen. Förutsättningarna för taxitrafik är nämligen i stor utsträckning lokalt betingade. Detsamma gäller taxis möjligheter att integreras i den kollektiva persontrafiken. Taxis förmåga att utvidga sitt nuvarande serviceutbud utgör dock på många håll en förutsättning för att problemen med de starka efterfrågefluktuationerna och det dåliga resursutnyttjandet skall kunna bemästras. Det borde vidare ligga i kommunernas intresse att närmare se över vilka möjligheter som finns att i ökad utsträckning utnyttja taxi i det kollektiva transportsystemet.

För taxi borde det därför vara en angelägen uppgift att skapa en organisation som gör det möjligt för näringen att i ökad omfattning bidra till den kollektiva transportförsörjningen. För detta krävs bl a förhandlingsstyrka och beslutskompetens. Förmåga att hantera relationerna med nuvarande och potentiella kunder är därför en grundläggande förutsättning för bl a taxis möjligheter att utnyttja sina fördelar i jämförelse med andra transportorganisationer.

En annan väsentlig egenskap som bör finnas hos organisationen är att den kan bidra till en hög teknisk och ekonomisk effektivitet i verksamheten. Till de kanske viktigaste momenten i detta avseende hör en effektiv uppdragsförmedling som ger möjlighet att rationellt disponera befintliga fordonsresurser.

### 6.3 Effektiviteten i dagens taxinäring

Taxis nuvarande organisation kan endast i ringa grad anses uppfylla de krav som ställts upp i det föregående. Den relativt blygsamma administrativa överbyggnad som finns i kombination med den starka individualism som präglar trafikutövarna medför att dessa genom sina organisationer inte kan uppträda med den styrka som behövs i förhandlingar om transportuppdrag och annat. Svårigheterna att samlas kring gemensamma mål har därför inneburit att få försök gjorts för att komma till rätta med det relativt låga resursutnyttjandet. Detta har inneburit att man inte lyckats åstadkomma en gemensam försäljning och marknadsföring av tjänster som inte reglerats via tjänstgöringsscheman.

För närvarande är samordningen också dålig på många håll när det gäller exempelvis inköp av bilar, drivmedel, service etc vilket kan tyda på ett bristande kostnadsmedvetande. På den trafiktekniska sidan medför dessutom begränsade kontroll- och sanktionsmöjligheter vissa problem då en del taxiägare inte alltid anser sig tvingade att följa uppgjorda kommenderingsplaner. Därigenom blir också riktheten i den gjorda utbudsplaneringen svår att bedöma. Speciellt inom de större orterna påverkas också effektiviteten i verksamheten av ett ansträngt kommunikationsradio-system präglat av brist på radiokanaler.

De flesta taxiägarna torde vara av den uppfattningen att verksamheten bör bedrivas inom ramen för små företag, även om synpunkter till förmån för stordrift också förs fram. Samtidigt tycks majoriteten av taxiägarna inom tätorter förorda en samordnad verksamhet inom taxiföreningarnas ram. Den nuvarande organisationen med många små taxiföretag som samverkar kring en gemensam beställningscentral torde dock ha små möjlig-

heter att på ett påtagligt sätt förändra den rådande situationen. Erfarenheten visar att den samordning av taxiverksamheten som finns på många håll inte är tillräcklig för att taxi skall nå ett högt kapacitetsutnyttjande i förening med en acceptabel servicenivå. Samverkan inom ramen för en beställningscentral kan inte undanskymma det förhållandet att varje företagare sätter det egna företagets utveckling i förgrunden. I viss utsträckning konkurrerar också taxiföretagen med varandra om köruppdrag. Denna konkurrens är dock inte av den arten att den är till fördel för taxikunden. Konkurrens förekommer om vissa återkommande uppdrag och yttrar sig ofta i en "kamp om de bästa bitarna". En effekt av detta är att det är relativt lätt att få ut taxibilar under perioder med högtrafik medan utehållandet under lågtrafikperioder ofta kan understiga det planerade antalet.

Taxi betraktas vanligen av allmänheten i tätorterna som en enda transportorganisation till vilken hör ett antal bilar. Därför drabbas ingen enskild taxiägare av köpmotstånd även om den service han erbjuder skulle vara sämre än andra taxiägars t ex vad gäller utehållande av bilen. Detta förhållande medför också att incitament till enskilda initiativ i effektivitets- och servicehöjande riktning saknas. Om man därtill lägger att mångfalden av små företag gör det svårt för taxi på en ort att samlas kring gemensamma åtgärder är det uppenbart att ett genomförande av nödvändiga förändringar försvåras.

Inom glesbygdsområdena är förutsättningarna för taxitrafik helt skilda från vad som gäller inom större tätortsområden. Den befintliga transportkapaciteten utnyttjas även här relativt dåligt. Skillnaden gentemot tätorten är främst att förbättringspotentialen saknas i mycket stor utsträckning.

Underlaget för traditionell taxitrafik är nämligen numera litet. Därför bygger taxiföretaget i stor utsträckning sin verksamhet på kommunala uppdrag i form av skolskjutsar, kompletteringstrafik och färdtjänst. Därtill kan läggas samhällssubventionerade transportuppdrag i övrigt som t ex sjuktransporter.

Taxiföretagets kundkontakt sker i stor utsträckning individuellt. Detta gäller inte minst i glesbygden där den enskilde taxiägaren i regel är känd av sin kundkrets. Detta innebär emellertid också att glesbygdstaxi i stor utsträckning tvingas till en aktiv marknadsföring för att överleva. Den organisation som finns inom dessa områden torde därför i stort motsvara de krav som är realistiska att ställa under nuvarande förhållanden för taxitrafik.

#### 6.4 Alternativa organisationsmodeller för taxi i tätorter

En ändring av nuvarande organisationsform för taxi garanterar som ovan framhållits inte i sig att önskvärda egenskaper hos taxinäringen uppnås. Alternativa organisationsformer ger endast mer eller mindre goda förutsättningar för detta. Det är dock viktigt att sådana förhållanden skapas som stimulerar till insatser som leder till att organisationen utvecklas i önskvärd riktning. I enlighet med tidigare resonemang spelar i det sammanhanget faktorer som servicenivå, resursutnyttjande och ekonomi den avgörande rollen. Det är väsentligt att det finns framtidsutsikter i varje verksamhet för att det skall bli möjligt att stimulera till ökade ansträngningar. De ekonomiska möjligheterna som följer av en effektiviserad verksamhet borde utgöra en påtaglig drivkraft för trafikutövarna.

En svaghet med nuvarande organisation av taxi i tätorter är som framhållits att samverkan sker i för liten omfattning för att en effektiv taxitrafik skall kunna drivas. Samtidigt innebär den form av samverkan som för närvarande finns att utrymme saknas för egentlig konkurrens mellan de enskilda taxiföretagen. För att komma till rätta med de brister som nu har angivits kan alternativa inriktningar väljas. Syftet är här att beröra några modeller som beaktar de krav på taxis organisation som diskuterades i avsnitt 6.2.

#### 6.4.1 Det s k storbolaget

Ett sätt att stärka taxis organisation kan vara att driva samverkan mellan de nuvarande taxiföretagen betydligt längre än för närvarande. Den mest utpräglade tillämpningen av denna princip är att ett enda företag - ett aktiebolag - står för all taxitrafik inom en ort eller ett område. Detta företag skulle ha hand om samtliga externa kontakter vilket även inkluderar alla kontraktsbundna transportåtaganden. Företaget (här nedan kallat storbolaget) skulle alltså äga, styra och kontrollera de taxibilar som disponeras. Samtliga tillstånd för taxitrafik inklusive reservtillstånden skulle då innehas av företaget.

Storbolaget som organisationsform har debatterats ingående under de senaste åren. Det torde vara ostridigt att en organisation som omfattar endast ett företag har goda förutsättningar att svara upp mot kraven på effektivitet i de externa kontakterna. Bortsett från de principiella invändningar som kan resas mot att taxiägarna tvingas in i en viss företagsform skulle ett sådant drastiskt inordnande av taxitrafiken i storbolagets form sannolikt också få negativa konsekvenser för effektiviteten i verksamheten under relativt lång tid. Incitament för taxi att upprätt-

hålla en god service till rimliga priser för konsumenten kan försvagas påtagligt. Modellen befäster nämligen därtill en faktisk monopolsituation med åtföljande negativa konsekvenser för utbud, service och priser.

#### 6.4.2 Den s k föreningsmodellen

Bättre förutsättningar för en effektivisering av taxis verksamhet inom tätorter skulle också kunna uppnås genom att stärka nuvarande taxiföreningar. Detta kan ske på alternativa vägar.

En möjlighet är att taxitrafiken i ökad utsträckning utförs av taxiföreningar med en organisatorisk uppbyggnad liknande lastbilscentralerna inom lastbilsnäringen. Dessa drivs till övervägande del som ekonomiska föreningar, men även aktiebolag förekommer. Lastbilscentralerna är helcentraliserade och fakturerande försäljningsorgan som gör reella åtaganden gentemot kunderna. All försäljning liksom in- och utbetalningar sker genom centralen. Föreningens föreståndare agerar som vanlig företagsledare med de inskränkningar som hänger samman med att medlemmarna i regel äger fordonen själva och bedriver trafiken med stöd av personliga trafiktillstånd.

Lastbilscentralen kan förvärva fast egendom och andra anläggningstillgångar. Medlem i centralen antas under förutsättning att denna bedömer transportunderlaget tillräckligt för en utökning. Medlemmarna betalar vissa insatser för transportredskap och betalar vid inträdet också en reservfundsavgift.

Den modell efter vilken den helcentraliserade lastbilscentralen är uppbyggd skulle kunna tjäna som förebild även i fråga om taxi. Den enskilde taxilägaren eller taxiföretaget skulle m a o - med egna tillstånd, fordon

och förare - stå till föreningens disposition under överenskomna tidsperioder. Föreningens föreståndare skulle ha full frihet att utnyttja tillgänglig transportkapacitet och föreståndaren skulle också kunna sluta avtal om mera långfristiga transportuppdrag för samtliga medlemmars bilar. Det skulle även gälla uppdrag som innebär en utvidgning av den traditionella marknaden för taxi.

Organisationens styrka blir beroende av de stadgar som skall gälla för föreningen. Verksamhetens omfattning och föreningens storlek blir däremot avhängig av hur pass effektivt föreningen kan drivas och vilka fördelar ett medlemskap i den medför. Fördelarna kan t ex bestå i en jämnare arbetsbelastning, säkrare inkomstförhållanden och förmåner i fråga om serviceavtal och inköp av drivmedel m m.

Modellens effektivitet förutsätter emellertid att antalet taxiföretag som står utanför föreningen blir begränsat. I annat fall uppstår svårigheter att överblicka och rätt dimensionera trafikutbudet.

Ett tänkbart sätt att undvika sådana konsekvenser och tillgodose kravet på samordning och effektivitet i trafiken är att ansvaret för utförandet av all taxitrafik inom ett område lagstiftningsvägen åläggs föreningen. Vissa likheter föreligger i detta avseende med de principer som gäller för den kollektiva persontrafiken på lokal och regional nivå. Samverkan inom ramen för denna modell kan gälla såväl enskilda företag som juridiska personer. Medlem i föreningen kan givetvis även vara kommunalt bolag.

Skillnaden mellan denna modell och den tidigare skisserade storbolagsmodellen skulle i huvudsak ligga i ägarstrukturen

och tillståndsinnehavet. Om föreningen själv innehar alla eller de flesta tillstånden blir skillnaden mot storbolagsformen mer uttunnad.

Oavsett variant av föreningsmodell krävs emellertid ett system för att fördela inkomsterna från uppdragsverksamheten till de kontraktbundna enskilda taxiföretagen. Ett sätt är att alla inkomster från taxiuppgifterna redovisas till föreningen. Detta kräver ett redovisningssystem som är lätt att kontrollera. Vidare måste de grunder enligt vilka taxiägarna skall få ersättning för utförda prestationer anges på ett entydigt sätt. Med hänsyn till att taxiägarens kostnader till stor del är tidsbaserade kan det vara motiverat att ersättningen till taxiägaren också bestäms med utgångspunkt i den tid som fordon och förare stått till föreningens disposition.

#### 6.4.3 Konkurrerande taxiföretag

Ytterligare ett sätt att möta kraven på effektivitet i taxitrafiken är att införa reell konkurrens mellan taxiföretag eller koalitioner av företag. Detta kan stimulera till självverksamhet i riktning mot ett mera rationellt kapacitetsutnyttjande. Om dessutom var och en av de olika företagskoalitionerna omfattar ett relativt stort antal taxitillstånd behöver ej heller den totala servicenivån påverkas negativt av att de totala resurserna splittras.

För att verklig konkurrens skall komma till stånd måste företagskoalitionerna ges kontroll över verksamheten. Det är också nödvändigt att taxikunderna kan särskilja de konkurrerande enheterna från varandra. Detta innebär bl a att företagen måste skapa sig en egen identitet. Däri ingår separata system för uppdragsförmedling vilket bl a omfattar skilda förmedlingscentraler och separata radiokanaler.

Motivet för en organisationslösning som bygger på helt fri konkurrens mellan några få stora enheter är att skapa en situation där goda externa kontakter samt hög inre effektivitet i verksamheten utgör fundamentala förutsättningar för företagens fortlevnad. Modellen torde förutsätta att den behovsprövning som är knuten till tillståndsgivningen slopas.

Även om ett system med fri konkurrens kan ha påtagliga fördelar har modellen även framträdande nackdelar. En väsentlig sådan är att anläggningar i form av förmedlingscentraler, taxistationer m m måste mångfaldigas på en ort. En annan är att man inte kan garantera ett tillräckligt utbud av service under perioder av låg efterfrågan och/eller i områden med litet trafikunderlag.

#### 6.5 Organisationen av taxi i glesbygden

Som framgått tidigare är möjligheterna små att rationalisera taxinäringen inom glesbygden. Ur den aspekten kan det på många håll vara lämpligt att bibehålla den nuvarande ordningen med ett antal helt fristående taxiföretag inom dessa områden. Det kan emellertid finnas anledning att tillståndsgivningen ges en sådan inriktning att glesbygdstaxi behandlas mera liberalt i fråga om tilldelning av tillstånd, dvs att behovsprövningen tillämpas mindre restriktivt i glesbygdsområdena. Därigenom ökas möjligheterna att tillförsäkra området en taxiberedskap även under den del av dygnet då skolskjutsar och kompletteringstrafik idag tar hela kapaciteten i anspråk.

Det finns emellertid även skäl som talar för att glesbygdstaxi i en eller annan form ansluts till närmaste tätortsorganisation. Detta gäller särskilt inom områden som ligger i närheten av tätorter. Uppdragsförmedlingen kan underlättas genom att tätortens förmedlingssystem utnyttjas. Detta kan innebära att goda förutsättningar skapas för ett tra-

fiktekniskt samarbete där bl a skillnader i efterfrågeintensiteter inom olika områden utnyttjas i utbudsplaneringen för att uppnå jämnare sysselsättning.

Man bör beakta att taxiverksamheten i glesbygden till viss del kan vara en bisyssla för tillståndshavaren som kompletterar andra inkomstkällor på ett ofta bra sätt. En överbetoning av konkurrensaspekten vid behandlingen av glesbygdstaxi kan därför leda till oönskad utslagning av taxiföretag vilket i sin tur även medför försämrade service för de boende i området. Därför måste de lokala förutsättningarna att ordna persontransportförsörjningen, de företagsekonomiska förutsättningarna för taxitrafik samt de sysselsättningsmässiga aspekterna beaktas då lämplig organisation av taxi i glesbygden diskuteras. Det torde även i framtiden vara nödvändigt på många håll att kombinera taxiföretagssamhet med annan förvärvsverksamhet.

#### 6.6 Åtgärder för att förbättra företagsstrukturen

Jag har i det föregående framhållit nödvändigheten av att taxi effektiviserar sin verksamhet för att på ett tillfredsställande sätt kunna tillgodose de krav som samhället och konsumenterna ställer. Därvid har jag betonat vikten av ökad samordning och bättre marknadsföring. Alternativa organisationsmodeller har diskuterats men det kan finnas ytterligare modeller som kan vara värda att övervägas. Med hänsyn till de skiftande förutsättningar som råder för taxitrafik i olika orter bör det också finnas möjligheter för taxi att fritt välja lämplig organisationsform.

Oavsett vilken organisationsmodell som väljs är det enligt min mening av väsentlig betydelse att man inte genom lagstiftning eller på annat sätt lägger hinder i vägen för att lösa organisationsfrågorna på det i varje område eller i varje situation bästa sättet. Det är i detta sammanhang

som gällande regler om tillstånd för juridiska personer att driva taxirörelse måste beröras. Dessa möjligheter bör utformas så att de stimulerar näringen till att själv driva på och leda sin utveckling.

Frågan om rätten för juridiska personer att driva yrkesmässig trafik behandlades bl a i prop. 1977/78:137 om vissa yrkestrafikfrågor m m, vilken antogs av riksdagen under våren 1978 (TU 1977/78:27, rskr 1977/78:365). Förslagen i propositionen innebar bl a att kravet på särskilda skäl för att juridiska personer skulle kunna meddelas tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik och beställnings- trafik med buss slopades.

Med hänvisning till vad trafikpolitiska utredningen uttalat i frågan i sitt betänkande (SOU 1975:66) Trafikpolitik - behov och möjligheter, konstaterade departementschefen bl a att större företagsenheter erbjuder större möjligheter till rationalisering. Sådana enheter torde bättre kunna tillgoda de krav som måste ställas i fråga om trafiksäkerhet, anställningstrygghet, arbetarskydd etc. Aktiebolaget framhölls vara en från många synpunkter lämplig företagsform. Det underströks emellertid att enbart företagsstorleken inte är avgörande för bedömningen av den lämpliga branschstrukturen.

I propositionen framhölls också att den lämpliga storleken på företagsenheterna och den lämpliga företagsformen - juridisk person eller enskild firma - inte kan anges i generella termer utan är beroende av en rad olika faktorer, inte minst transportverksamhetens art och omfattning samt trafikutövarens förutsättningar att driva sin rörelse. Vidare framhölls att det är väsentligt att lagstiftningen inte lägger hinder i vägen för en strukturrationalisering och en fortlöpande anpassning till de ändrade förutsättningar som är en följd av utvecklingen i övrigt.

Att hålla fast vid nuvarande ordning, varigenom möjligheterna för juridisk person att erhålla trafiktillstånd inskränks i betydande grad, var enligt departementschefen en klar nackdel. Departementschefen uttalade vidare att det i dagens samhälle med dess komplicerade ekonomiska struktur är naturligt med olika former av samverkan mellan personer som ställer sina arbetskrafts- och/eller kapitalresurser till gemensamt förfogande för att därigenom bättre kunna fylla de krav som det allmänna, de anställda och andra intressenter ställer på företaget. Man borde därför eftersträva en ordning enligt vilken en juridisk person har lika stora möjligheter som en fysisk person att vara innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik.

Jag delar helt de uppfattningar som framfördes i propositionen. De skäl som anfördes för ett slopande av kravet på särskilda skäl för att tillstånd till lastbils- och busstrafik skall kunna meddelas juridisk person gäller i lika hög grad i fråga om taxitrafiken. Jag föreslår därför att kravet på särskilda skäl slopas även i fråga om taxitrafiktillstånd. Ett genomförande av förslaget skulle enligt min mening eliminera en hämmande faktor när det gäller en utveckling av branschstrukturen.

Inte heller när det gäller taxitrafiken finns det någon möjlighet att ange den lämpliga storleken på företagsenheter eller den lämpliga företagsformen - juridisk person eller enskild firma - i generella termer. Detta är en fråga som i första hand bör prövas och avgöras av branschen och de enskilda trafikutövarna.

Jag vill i detta sammanhang erinra om den utveckling som kommit till stånd inom lastbilsnäringen där transportförsäljningen i stor utsträckning sker i fast organiserade former trots förekomsten av ett stort antal åkerier. De helcentraliserade lastbilscentralerna och transportförmed-

lingsföretagen är exempel på detta. På kollektivtrafikens område har som framgått samordningssträvandena markerats ytterligare genom riksdagens beslut om införande av lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Förutsättningarna för effektivisering och samordning av denna trafik har härigenom förbättrats högst väsentligt.

Jag anser att större företagsenheter och samverkan i fastare former än vad som nu förekommer också skulle underlätta en effektivisering av taxis verksamhet. Detta torde också ha betydelse för de anställdas trygghet. En utveckling av angivet slag framstår som särskilt angelägen mot bakgrund av de ökade arbetsuppgifter som taxi svarar för och i växande utsträckning sannolikt kommer att svara för inom ramen för den kollektiva trafikförsörjningen. Taxis roll i den kollektiva transportförsörjningen är till stor del en fråga om vilket samarbete som kan utvecklas mellan taxi och huvudmännen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken. Enligt min uppfattning skulle en förändrad struktur inom taxi och en starkare organiserad taxinäring skapa bättre förutsättningar för att utveckla och fördjupa detta viktiga samarbete.

Som jag tidigare nämnt har det emellertid på vissa håll i landet skett en utveckling i motsatt riktning. Enligt min uppfattning är det viktigt att tillståndsgivningen ges en sådan tillämpning att en önskvärd strukturrationalisering inte motverkas. Vägledande bör således vara att tillståndsprövningen sker med utgångspunkt i att åstadkomma lämpliga företagsformer som kan främja en rationell taxi-trafik i olika områden.

I ett system där möjligheter finns att fritt välja företagsform minskar utrymmet att tillämpa turordningsprincipen i väsentlig mån. Jag anser att de motiv som låg bakom principens införande i dag inte längre är relevanta.

Inte heller några andra skäl finns för att principen skall upprätthållas i fortsättningen. Mot bakgrund av att principen inte är författningsmässigt fastslagen saknas möjlighet att framlägga något konkret förslag i frågan. Jag förordar emellertid att tillståndsmyndigheterna bryter den praxis som på de flesta håll hittills har tillämpats, nämligen att tillmäta förarens tjänsteålder avgörande vikt vid prövningen av frågan om meddelande av ett taxitillstånd.

Frågan om meddelande av taxitillstånd bör inte prövas på annorlunda sätt än när det gäller tillstånd till annat slag av yrkesmässig trafik. Lämplighetsprövningen bör således uteslutande ha sin utgångspunkt i sökandens yrkeskunnande, vandel och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter som kan vara av betydelse. Vid bedömningen av sökandens yrkeskunnande kommer självfallet hans erfarenhet av branschen - t ex som taxiförare - in i bilden. Att däremot bedöma yrkeskunnandet enbart med utgångspunkt från antalet tjänsteår anser jag vara oriktigt. Det är t ex betydelsefullt att sökanden har de insikter i ekonomi och administration som krävs för att sköta ett företag. Yrkeskunnandet i detta avseende kan ha förvärvats genom praktisk erfarenhet och/eller utbildning av något slag, t ex deltagande i taxiförbundets kurser för företagare i taxibranschen.

Vid en strukturomvandling inom taxibranschen är det vidare viktigt att den ekonomiska prövningen ges erforderlig stöd. Detta kan knappast ske på annat sätt än att sökanden får lämna dokumentation härom. Förebilder härför finns i dag på godstrafiksidan, där särskilda bestämmelser gäller om den ekonomiska lämplighetsprövningen.

I fråga om juridiska personer bör lämplighetsprövningen - på det sätt som nu gäller i fråga om tillstånd till godstrafik och busstrafik - inriktas också på ställföreträdarna, dvs i regel verkställande direktören i t ex aktiebolag.

7 TAXIS ROLL I TRAFIKSYSTEMET, TILLSTÄNDSGIVNING  
M M

7.1 Taxi i den kollektiva transportförsörjningen

Med kollektiv persontrafik avses sådan trafik som står till allmänhetens förfogande och vars verksamhet är planerad och kontrollerad av en för transportförsörjningen ansvarig myndighet.

Behovet av en utvecklad kollektivtrafik inte minst i de större tätortsområdena har successivt ökat. De samlade ambitionerna på t ex miljö-, energi- och trafiksäkerhetsområdena leder bl a fram till en sådan bedömning. Den kollektiva trafiken kan tillgodose sådana krav men möjligheterna härvidlag är samtidigt beroende av kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot privatbilen.

Det finns en betydande utvecklingspotential i den kollektiva trafiken. Det gäller såväl på det fordonstekniska området som i fråga om olika trafik- och systemlösningar. Men det finns samtidigt restriktioner främst på det ekonomiska området som gör att kollektivtrafiken i konventionella former inte alltid är ett rimligt transportalternativ. Dagens kollektivtrafiksystem som i hög grad bygger på bussar och i vissa fall på spårbundna fordon är t ex inte särskilt lämpat när trafikunderlaget är litet och/eller spritt geografiskt. I det sammanhanget är det naturligt om intresset alltmer riktas mot taxi och de förutsättningar som taxi som transportsystem har när det gäller att komplettera och i vissa fall ersätta traditionell kollektivtrafik.

Som framgått av avsnitt 2 representerar taxi ett transportsystem som kombinerar privatbilens frihet vad avser

restidpunkt och vägval med egenskaper som kännetecknar den linje- och tidtabellsbundna kollektivtrafiken. Dessa egenskaper gör att taxis primära uppgift även i fortsättningen bör vara att tillgodose behovet av traditionell taxitrafik. Det finns dock goda förutsättningar att utnyttja transportmedlet även för andra trafikuppgifter. Som tidigare redovisats utnyttjas taxi redan nu i relativt stor utsträckning för skolskjutsning, kompletteringstrafik och för färdtjänst. Det bör sannolikt finnas ytterligare utvecklingsmöjligheter för denna typ av trafikuppgifter. Det kan vidare gälla olika former av anropsstyrda trafiksystem och även för vissa linjetrafikuppgifter i områden och vid tider när trafikefterfrågan är liten t ex som nattrafik i tätorter mellan centrum och ytterområden eller för att upprätthålla trafik mellan ytterområden i många tätorter. Genom att utnyttja sådana möjligheter torde en trafikförsörjning kunna erhållas som innebär lägre kostnader samtidigt som fördelar vinnas för taxiorganisationerna både i form av bättre ekonomi för de enskilda företagen och större möjligheter att möta efterfrågan vid högtrafiktid.

För att taxi skall kunna behålla och även utöka sitt engagemang i den lokala transportförsörjningen måste man kunna marknadsföra sina tjänster på ett sätt som klargör dess fördelar i förhållande till andra delar av det kollektiva transportutbudet. Taxis möjligheter att svara upp mot förväntningar och krav beror som tidigare framhållits också i stor utsträckning på näringens organisatoriska styrka, kapacitet och kvalitet. En stark taxinäring ger också bättre möjligheter till ett önskvärt nära samarbete mellan taxi och de ansvariga huvudmännen för den kollektiva trafiken. Ett sådant samarbete torde bli en förutsättning för en samplanering av trafikutbudet och ett mer rationellt utnyttjande av de samlade trafikresurserna.

För att underlätta användningen av taxi i det kollektiva trafiksystemet är det enligt min mening väsentligt att man så långt det är möjligt likställer taxi med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening. Härmed avses möjligheter för taxi att kunna utnyttja kollektivfiler, bussgator samt i förekommande fall rätt att trafikera gata som i övrigt är förbjuden för personbilar. Ett sådant system ökar taxis framkomlighet i trafiken och leder därmed till kortare resvägar. Ökad framkomlighet bör kunna åstadkommas genom att kommunerna i största möjliga utsträckning vid utformningen av de lokala trafikföreskrifterna ger taxi dessa rättigheter. Undantag bör endast göras i de fall en tillämpning av principen skulle innebära risk för att kollektivtrafikens framkomlighet hindras.

För att i övrigt underlätta taxis verksamhet bör kommunerna också överväga att ge taxi generell rätt till parkering i 30 minuter av det slag som sedan ett år med mycket mycket gott resultat gäller i Stockholm.

## 7.2 Tillståndsgivningens närmare inriktning

### 7.2.1 Behovsprövningen

I likhet med vad som gäller för annan yrkesmässig persontrafik ingår som ett led i tillståndsprövningen en bedömning av behovet och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Jag har inte funnit anledning att ifrågasätta behovsprövningens berättigande när det gäller prövningen av frågor om taxitillstånd. Behovsprövningen fyller en viktig funktion från trafikförsörjnings- och trafikplaneringssynpunkt. Med tanke på den roll som taxi har i det totala transportsystemet och taxis funktion som komplement till den kollektiva trafiken och som utvecklats i avsnitt 7.1 bör emellertid enligt min uppfattning ett större samspel

i tillståndsgivningen komma till stånd mellan länsstyrelserna som tillståndsgivande myndigheter och de organ som har det övergripande ansvaret för trafikförsörjningen, särskilt på det lokala planet.

För att åstadkomma detta bör ansökningar om tillstånd till taxitrafik regelmässigt remitteras till sådan huvudman som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik och som har ansvaret för den kollektiva trafiken inom det område som den ifrågasatta trafiken avser. Härigenom får huvudmännen för trafiken möjlighet att påverka trafikutbudet och ta till vara möjligheterna att pröva och samordna taxitrafiken med planeringen av annan kollektiv persontrafik. Huvudmannen kan härigenom också redovisa i vad mån den ifrågasatta trafiken påverkar den trafikplanering som huvudmannen svarar för. Den föreslagna ordningen bör regleras författningsmässigt i yrkestrafiklagstiftningen.

#### 7.2.2 Stationsortsbegreppet

Som har framgått under avsnitt 3.1 skall i samband med att taxitillstånd meddelas anges stationsort, vilken skall vara utgångspunkt för tillståndshavarens verksamhetsområde. Den av sökanden angivna stationsorten utgör grunden för tillståndsmyndighetens behovsbedömning.

På senare år har samarbete över gränserna för stationsorterna blivit allt vanligare. Motiven för detta har bl a varit samverkan kring en gemensam beställningscentral. I andra fall har drivkraften varit en önskan att utnyttja ledig taxikapacitet för att temporärt öka utbudet i stationsorter vid perioder av stor efterfrågan. Dessutom har möjligheterna att reglera tjänstgöringstiden för taxipersonalen t ex genom samordnad jourtjänst i vissa fall utgjort ett motiv för denna utveckling.

Stationsortsbegreppet diskuterades av yrkestrafikutredningen och behandlades därefter i prop. 1972:81 angående vissa förslag till ändringar i YTF. I propositionen framhölls att stationsorterna borde omfatta större områden än vad som regelmässigt var fallet. Vad som borde utgöra stationsort kunde dock inte anges generellt utan fick avgöras beträffande varje område för sig med hänsyn till de särskilda förhållanden som gäller i fråga om lokalisering av boende och näringsliv samt utifrån andra förhållanden som bestämmer transportbehoven. Vidare konstaterades i propositionen att de behov som i övrigt fanns av att ge taxitrafiken större verksamhetsområden inom en kommun eller en region med flera kommuner kunde tillgodoses genom att länsstyrelse ges generell befogenhet att besluta om bl.a. samtrafik. Förslag i detta syfte lades också fram i propositionen. Förslagen antogs av riksdagen under våren 1972 (TU 1972:13, rskr 1972:232).

Med hänvisning till de uttalanden om stationsortsbegreppet som gjordes i prop. 1972:81 anser jag att det inte finns någon anledning att föreslå någon egentlig förändring av begreppets innebörd. Jag vill emellertid framhålla vikten av att avgränsningen av stationsorterna görs med utgångspunkt i noggranna bedömningar av det trafikutbud som bör finnas inom det område som skall betjänas. Som en riktlinje bör gälla att stationsort inte bestäms till ett mindre område än kommun eller annat större område som kan bilda underlag för en rationell samtrafik mellan flera kommuner eller mellan tätorter som är belägna i olika kommuner. För att mera anpassa stationsortsbegreppet till de verkliga förhållandena bör man i fortsättningen inte tala om stationsorter utan om trafikområden. Ett rationellt bestämmande av trafikområde för taxi - grundat på ingående bedömningar av bl a behov och efterfrågan - borde förbättra möjligheterna att utnyttja taxis samlade resurser genom att utbudsplaneringen bättre kan samordnas för hela trafikområdet.

Även när det gäller frågan om trafikområdesindelningen bör huvudmännen för den kollektiva persontrafiken i de olika regionerna få möjlighet att medverka till en så lämplig ordning som möjligt genom att de på sätt som föreslagits under 7.2.1 beträffande ansökningar om taxitillstånd alltid får tillfälle att yttra sig över förslag om trafikområden. Denna medverkan är inte minst väsentlig då en nödvändig taxiberedskap inom olika delar av en kommun eller annat område måste säkerställas. Denna beredskap inom skilda delar av ett ofta vidsträckt trafikområde måste nämligen läggas fast i samband med utbudsplaneringen. Planeringen måste, som en konsekvens av detta, bli mera omfattande än vad den är idag. De kommenderingsplaner som upprättas (se avsnitt 7.2.3) måste därför förutom den nuvarande tidsregleringen även i en del fall ange lämpliga uppställningsplatser för taxibilarna inom trafikområdet. Det krävs nämligen att man vid den styrning av trafiken som under alla omständigheter behövs kontinuerligt beaktar möjligheterna för kunderna att få tag på en taxibil även i trafikområdets utkanter.

### 7.2.3 Befordringspliktens utformning

Som har framgått i avsnitt 3.1 följer med tillståndsinnehavet en skyldighet att mot ersättning och enligt fastställt taxa ombesörja transporter av passagerare och deras gods. Förarbetena till YTF ger ingen närmare ledning för bedömningen av befordringspliktens omfattning. Med den utformning som bestämmelserna om befordringsplikt f n har torde med fog kunna hävdas att den innebär en skyldighet för tillståndshavaren att vid varje tillfälle på dygnet stå till allmänhetens förfogande. Länsstyrelsen kan emellertid närmare ange befordringspliktens omfattning och innebörd samt om särskilda skäl föreligger helt eller delvis medge befrielse från den.

I de större tätorterna och tätortsregionerna regleras frågan om bilarnas utehållande av särskilda skommenderingsplaner vilka görs upp av taxiföreningarna i samråd med representanter för arbetstagareorganisationerna. I kommenderingsplanerna anges enligt en särskild indelning vilka tider bilarna skall hållas i trafik och när extraresurser skall sättas in. En väl fungerande kommenderingsplan förutsätter en genomtänkt planering och kännedom om de fluktuationer som finns i efterfrågan på taxitjänster. En förutsättning är självfallet också att kommenderingsplanerna följs av tillståndshavarna. Brister i detta avseende har framför allt under senare år kunnat konstateras. Bakgrunden har bl a angivits vara att tillståndshavaren av ekonomiska skäl saknat möjligheter att ha förare anställd och därför kört bilen själv. Härigenom har han inte kunnat hålla bilen i trafik under hela den tid som har anqivits i kommenderingsplanen.

Jag anser att det är viktigt att befodringsplikten får en sådan utformning att efterfrågan på taxitjänster tillgodoses i största möjliga mån. Bestämningen av befodringsplikten torde hittills - i den mån sådan bestämning förekommit - i alltför liten utsträckning ha grundats på några mera ingående överväganden. Ett sätt att tillgodose efterfrågan är att regelmässigt som utgångspunkt för bestämmandet av befodringsplikten upprätta enhetliga kommenderingsplaner i samråd med berörda parter. För att åstadkomma den nödvändiga samordningen och enhetligheten bör det ankomma på en central myndighet att utfärda närmare anvisningar beträffande de allmänna grunderna. En sådan anvisningsverksamhet kan lämpligen läggas på det i den trafikpolitiska propositionen föreslagna transportrådet. Kommenderingsplanen bör bl a ange det antal timmar per vecka som tillståndshavaren skall ha varje fordon i trafik. Den bör vidare för varje arbetspass ange det totala antalet fordon som skall vara i trafik inom trafikområdet. Det bör ankomma på länsstyrelserna att närmare ange den detaljerade utformning sådana kommenderingsplaner skall ha i respektive region.

Ansvaret för upprättandet av planerna bör likaså åvila de regionala taxiföreningarna efter samråd med de anställdas organisationer. Fastställandet av planerna bör föregås av samråd med representanter för den regionala taxiorganisationen och huvudmannen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken.

Det angivna systemet för bestämning av befodringspliktens omfattning behöver inte genomföras generellt utan torde vara bäst lämpat för tätorter och tätortsregioner. När det gäller taxitrafik i mera utpräglad glesbygd bör länsstyrelsen - företrädesvis i samband med tillståndsgivningen - ange den enskilda trafikutövarens skyldigheter att hålla bilen i trafik. Detta bör kunna ske i mera generella termer.

För att ett system med kommenderingsplaner skall bli effektivt krävs att de för trafiken ansvariga gör noggranna undersökningar av den lokala resp regionala efterfrågebilden och fluktuationer i denna. Det är därför viktigt att utvecklingen följs kontinuerligt så att anpassningar av befodringspliktens utformning och omfattning kan ske när förhållandena kräver detta.

Som redovisats ovan förekommer inte sällan att tillståndshavare underlåter att hålla sina fordon i trafik enligt uppgjorda kommenderingsplaner. Detta leder i sin tur till ett för lågt utbud av trafik. Det är därför angeläget att länsstyrelserna fortlöpande övervakar efterlevnaden och kraftfullt beivrar underlåtenhet att följa den. Sådan underlåtenhet bör regelmässigt föranleda varning och vid upprepning att tillståndet återkallas.

### 7.3 Beställningscentraler - allmänna överväganden

Uppdragsförmedlingen är av naturliga skäl en väsentlig förutsättning för all taxitrafik. Det kan emellertid konstateras att det framför allt är på beställningssidan som taxi idag har sina problem. Det är också där som de största flaskhalsarna i teknisk mening i verksamheten förekommer.

Sätten att beställa taxibil varierar. Som framgår av tabell 7.1 är telefonbeställning mycket vanligt förekommande. I de större tätorterna förekommer dock även en stor andel uppdrag som inte förmedlas via telefon. En orsak till detta kan vara de brister som karakteriserar telefonväxlarna inom dessa orter. Problemen utgörs främst av begränsad mottagningskapacitet, för få kanaler för radiotrafiken samt i någon mån även dålig radiobevakning från taxiförarnas sida. Det största problemet med direkttelefonerna till uppställningsplatser för taxi är att förmedlingskapaciteten är liten beroende på det begränsade antalet telefonlinjer till uppställningsplatserna, av att taxibilarna måste infinna sig vid stationerna samt av den relativt omfattande skadegörelse som dessa direkttelefoner utsätts för och som periodvis sätter delar av systemet ur funktion.

Tabell 7.1 Sätt att beställa taxi fördelat på uppdragstyper - exempel från Göteborg och Umeå

Uppdragstyper	Beställningssätt/ort			
	via taxis växel eller direkttelefon		direkt vid taxi- hållplats eller direkt på gatan	
	Göteborg	% Umeå	Göteborg	% Umeå
Alla uppdragstyper	50	79	50	21
Privatresor	43	75	57	25
Tjänsteresor	46	81	54	19
Färdtjänst	86	97	14	3

Källa: TFD-publikation 1977:4, Taxi och framtiden

För taxikunderna utgör en fullgod kapacitet hos beställningscentralerna ett grundläggande villkor för att få tag på en taxibil. För taxiföretagen fungerar centralen som en trafikledningscentral från vilken i princip hela verksamheten kan styras och kontrolleras. Av den anledningen spelar beställningscentralen också en avgörande roll för ett effektivt utnyttjande av bilarna och därmed för ekonomin i taxiföretagen.

Brister i nuvarande beställningscentraler medför att möjligheterna till fordonsstyrning är begränsade. Speciellt stora är problemen i de största tätorterna i landet. För närvarande planeras ett införande av datoriserade förmedlingssystem i Stockholm, Göteborg och Malmö. Detta system vars uppbyggnad och funktion beskrivs översiktligt i bilaga 3 bör ge möjligheter till en effektivisering av såväl trafikledning som förmedlingsarbetet. Även om den senare effekten i och för sig torde innebära avsevärda förbättringar av nuvarande situation bör även systemets möjligheter till styrning och kontroll av trafiken utnyttjas.

Investeringar i utvidgade förmedlingsresurser kombinerat med vidgad samverkan kan alltså medverka till ökade möjligheter att förbättra den tekniska effektiviteten i taxis verksamhet. Inom de största tätorterna torde detta obetingat medföra att den ekonomiska effektiviteten i taxiföretagen förbättras. För de mindre tätorterna eller för ca 500 av de taxiföreningar som idag har ett förmedlingssystem baserat på radiokommunikation kan dock situationen vara annorlunda. Den befintliga förmedlingskapaciteten räcker vanligen till även om systemet ej ger underlag för en aktiv trafikledning. I många fall saknas också ett trafikunderlag som ger ekonomiskt utrymme för investeringar i den storleksordning - 10 å 20 milj kr - som anskaffande av ett datoriserat förmedlingssystem innebär. För att kunna klara ett sådant investeringsprogram i mindre orter torde därför samarbete över nuvarande föreningsgränser vara nödvändigt. Förmedlingscentralerna skulle härigenom kunna betjäna relativt stora områden. Möjligheterna att etablera sådana centraler skulle underlättas genom den utvidgning av stationsorterna som har diskuterats i avsnitt 7.2.2. Även efter ett genomförande av en sådan förändring skulle emellertid huvuddelen av de lokala trafikområdena för taxi vara för små för att ekonomiskt bära ett datoriserat förmedlingssystem. Det bör dock framhållas att utvecklingen inom

datorområdet går mycket snabbt varför ekonomiskt mera lämpliga system mycket väl kan föreligga inom en nära framtid.

Bl a frågan om beställningssystem övervägs för närvarande av utredningen om en framtida samordning av allmänna landmobila radiokommunikationer (SARK). Utredningen genomförs i televerkets regi. Syftet är att undersöka förutsättningarna för en ökad samordning inom området landmobil radiokommunikation. Utredningen beräknas redovisa resultatet av sitt arbete i juni 1979. Därför bör en detaljerad diskussion om möjligheterna inom detta område anstå till dess de tekniska möjligheterna klarlagts av SARK.

### 7.3.1 Anslutning till beställningscentral

Om tillståndsmyndigheten föreskriver det är en innehavare av tillstånd till taxitrafik f n skyldig att ansluta sig till en av myndigheten godkänd förening som har till syfte att hålla beställningskontor eller ha hand om gemensamma uppgifter i övrigt i fråga om trafiken.

Jag anser att en bestämmelse med motsvarande innebörd bör finnas i yrkestrafiklagstiftningen även fortsättningsvis. Inte minst från konsumenternas synpunkt är det väsentligt att utövare av taxitrafik finns anslutna till en gemensam beställningscentral. Ett sådant krav på anslutning bör därför utgöra en huvudregel som regelmässigt anges som en föreskrift i tillståndet. Länsstyrelsen bör emellertid kunna göra undantag från denna regel om det föreligger skäl för det. Sådana skäl kan t ex vara att taxitrafiken drivs i glesbygdsområden där avstånden mellan trafikutövarna gör att förutsättningar saknas för att till rimliga kostnader hålla gemensam beställningscentral.

Jag ifrågasätter däremot nödvändigheten av att en beställningscentral skall drivas och förvaltas inom ramen för föreningsformen. Vid kontakter med företrädare för taxi-

och kommunintressen har påpekats att denna bestämmelse utgör hinder mot att bilda rationella organisationer för att handha t ex datoriserade beställningscentraler. Man förordar i stället att en sådan central bör kunna förvaltas och drivas i t ex aktiebolagsform.

Jag delar den uppfattningen att formen för drift av beställningscentraler eller annan samverkan mellan taxiföretagen inte skall styras författningsmässigt. Det nuvarande kravet på föreningsform bör därför som framgått av övervägandena i avsnitt 6.6 slopas. Detta hindrar emellertid inte att man alltjämt upprätthåller kravet att taxiägarna/taxiföretagen skall vara anslutna till en beställningscentral.

#### 7.4 Samåkning med taxi

För att öka användningen av tillgänglig transportkapacitet inom taxi har samåkning angivits som en möjlig utväg. De senare årens utveckling på elektronikens område har därtill gjort en planerad och organiserad samåkning praktiskt möjlig.

För att samåkning med taxi skall kunna göras effektiv och därmed efterfrågad krävs en central trafikledning som till sin hjälp har datorutrustning och ett system för fordonslokalisering. Till förutsättningarna hör dessutom att kommunikationen mellan trafikledning och taxibil fungerar väl.

För närvarande saknas i Sverige egentliga erfarenheter av samåkning med taxi i organiserad form. Visst forskningsarbete pågår emellertid. Några fältförsök i vilka utrustning och kanske framförallt taxiresenärers vilja till samåkning har prövats har dock inte företagits.

Mot bakgrund av den nuvarande passagerarbeläggningen i taxibilarna borde det enligt min uppfattning föreligga goda förutsättningar för samåkning eftersom de flesta taxiuppdrag utförs med en eller två passagerare. I de större tätorterna torde också uppdragsintensiteten vara sådan att samåkning kan vara ett intressant alternativ. Osäkerheten är dock för närvarande stor vad gäller taxiresenärernas benägenhet att acceptera samåkning. En stor del av de taxiresor som görs idag är sådana där resenären har en tid att passa och där följaktligen ankomsttiden till resmålet är av betydelse. För att få dessa resenärer att utnyttja samåkningssystem krävs någon form av garanti för ankomsttiden. Möjligheterna att få över resenärerna till ett system med samåkning torde även i hög grad bero på taxenivån. Det är sannolikt av avgörande betydelse att taxan för den enskilde kunden blir märkbart lägre än vid en traditionell taxiresa för att samåkning skall bli attraktiv.

Det bör i detta sammanhang framhållas av samåkning med taxi av det slag som ovan diskuterats inte utgör den enda transportformen som ligger mellan taxitrafik av traditionellt slag och linjetrafik. Samåkning i form av ett utvidgat linjebilssystem kan exempelvis ge snabba och relativt billiga transporter mellan frekventa start- och målpunkter för taxiresor. En sådan trafik kan också medverka till att trafiktopparna kan mötas. Ur ekonomisk synvinkel kan sådana arrangemang medföra fördelar för kunden, taxiföretagen och kommunen eller huvudmannen för den lokala och regionala persontrafiken.

Det skulle vidare vara en fördel ur samåkningssynpunkt om bilparken inom taxi omfattade en större andel bilar med fler än fyra passagerarplatser. Därigenom skulle bättre möjligheter skapas för att möta transportmarknadens önskemål och krav. Det är nämligen också ur trafikteknisk synpunkt fördelaktigt vid all form av behovsanpassad trafik om taxibilarna är sådana att de lätt kan utnyttjas för skilda transportbehov och för olika typer av resor.

## 8 TAXITAXAN

8.1 Allmän karakteristik

Den taxekonstruktion som nu gäller för taxitrafik är i stort sett lika över hela landet. Den är till sina huvuddrag taxameteranknuten och består av en grundavgift, fyra avståndsbaserade tariffer - F, 1, 2 och 3 - samt en tidsbaserad avgift för väntetid.

Grundavgiften är en fast avgift som får tas ut en gång för varje taxiresa. Detta sker automatiskt i och med att taxametern slås på.

Tariff F utnyttjas vid eventuell framkörning till kund som beställt taxibil. Den får också användas vid returfärd utanför den egna stationsorten.

Avgift enligt tariff 1 tas ut vid befordran av en person under tid som ej klassificeras som s k OB-tid, dvs alla tider utom mellan 19.00 - 06.00 samt hela lördags-, söndags- och helgdagsdygn liksom dag före helgdagsdygn. Tariffen får också användas vid framkörning till kund utanför den egna stationsorten.

Tariff 2 tillämpas då två eller tre personer befordras under icke OB-tid. Under OB-tid används tariffen då en person utnyttjar taxibilen.

Då fyra personer eller flera samtidigt utnyttjar taxibilen används tariff 3. Under OB-tid får tariffen användas redan då två eller flera personer befordras. Tariff 3 får också utnyttjas vid all befordran där förbeställning av taxibil gjorts, dvs då taxi beställts till viss tidpunkt mer än en halvtimme i förväg.

Väntetidstariffen är tidsberoende och kopplas in automatiskt så fort den väglängdstariff som utnyttjas på grund av alltför låg fordonshastighet ej ger den ersättning per tidsenhet som väntetidstariffen garanterar. De fordonshastigheter för respektive tariff under vilka väntetidstariffen i realiteten avgör befordringsavgiften redovisas i tabell 8.1. Även de i april 1979 gällande nivåerna på grundavgift och tariffer anges i tabellen. Dessa ingår i den av länsstyrelserna fastställda taxitaxan som är lika över hela landet med undantag för de nordligaste länen där en tilläggsavgift på tio procent av taxameterbeloppet utgår under vissa vintermånader - det s k vintertillägget. Taxan är en maximitaxa vilket innebär att den ej får överskridas.

Tabell 8.1 Taxitaxan - april 1979

Grundavgift	6,20 kr per beställning		
Tariff F	8,67 kr per mil	(97,8 km/tim)	
" 1	22,03 "	(38,5 "	)
" 2	26,63 "	(31,9 "	)
" 3	30,32 "	(28,0 "	)
Väntetidstariff	84,82 per timme		

Anm. Inom parentes anges de fordonshastigheter som måste överskridas för att respektive väglängstariff skall utgöra beräkningsgrund vid bestämning av befordringsavgift

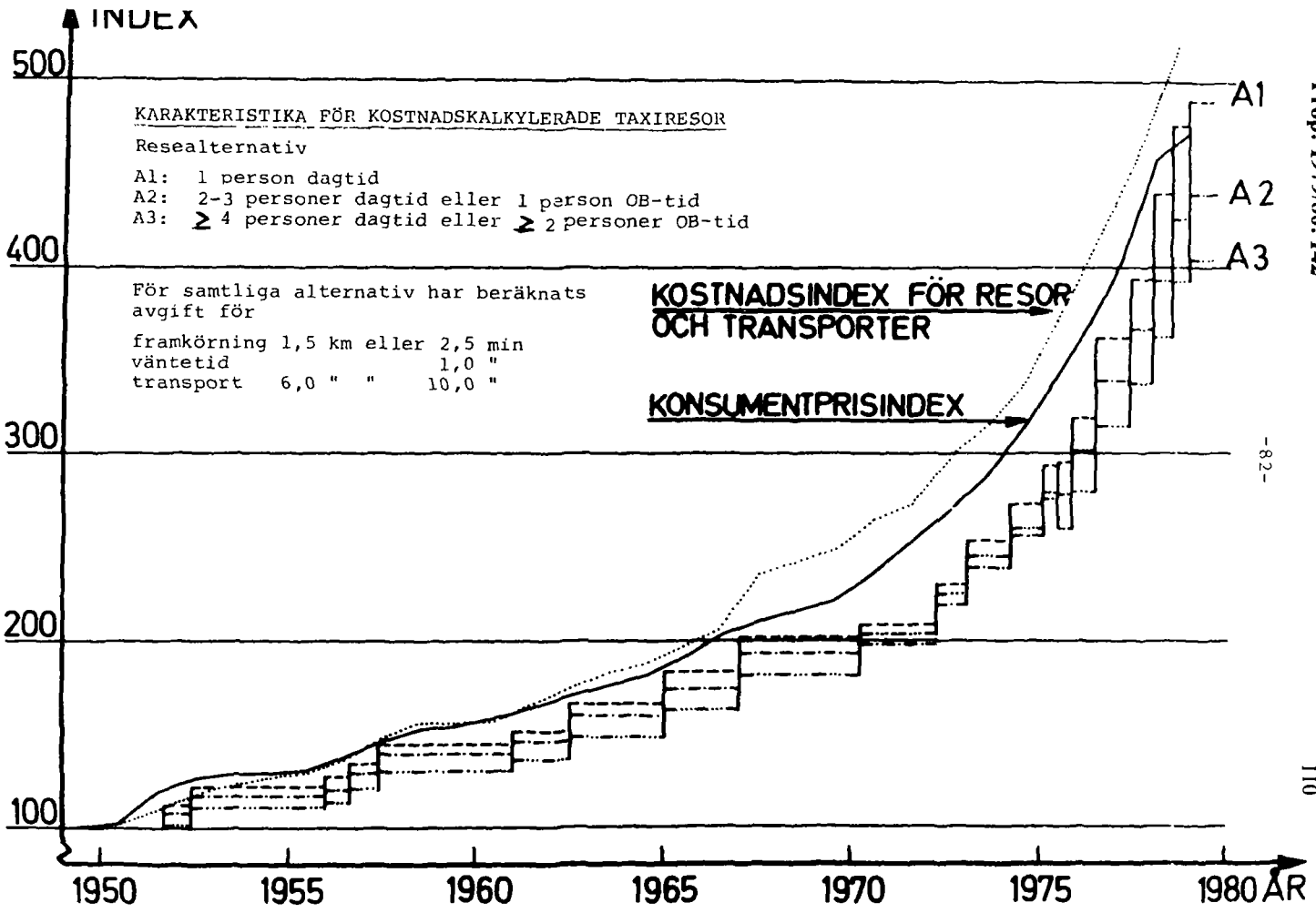
Vid sidan av den taxameterreglerade avgiften finns i taxitaxan även vissa fasta avgifter för t ex transport av skidor och cyklar som medförs av resenären.

Då en taxikund medför över 25 kg gods innebär det att befordringsavgiften bestäms enligt högre tariff än vad antalet resenärer och restidpunkt normalt medger.

I anslutning till taxan har länsstyrelserna meddelat vissa tillämpningsföreskrifter. I dessa regleras användningen av tariffer etc utöver vad som framgår av den tidigare redovisningen. Föreskrifterna innebär bl a att ett barn under tio år får medfölja vuxen resande utan särskild avgift. Två barn under tio år räknas som en vuxen person. Vidare regleras befordringsavgifter vid rundtursfärder och vid långresor.

I detta sammanhang bör också det nuvarande drickssystemet nämnas. Många taxikunder uppfattar dricksen som en del av taxan i likhet med vad som gäller inom restaurangnäringen. Dricksen ingår dock inte i taxekonstruktionen. Det är heller inte tillåtet för taxiförare att begära dricks. Den har dock kommit att inräknas som en del av taxiförarens rörliga lönedel. I en dom som arbetsdomstolen nyligen avkunnat slås fast att dricksen är att betrakta som en del av förarens lön (Arbetsdomstolens dom nr 151/78). Anvisningar till ledning för taxeringsmyndigheterna vid beskattning av taxiförarens dricks har utfärdats av Riksskattenämnden (RN 1970 nr 1).

Figur 8.1 Kostnadsutveckling för taxiresor åren 1949-1979 i Umeå

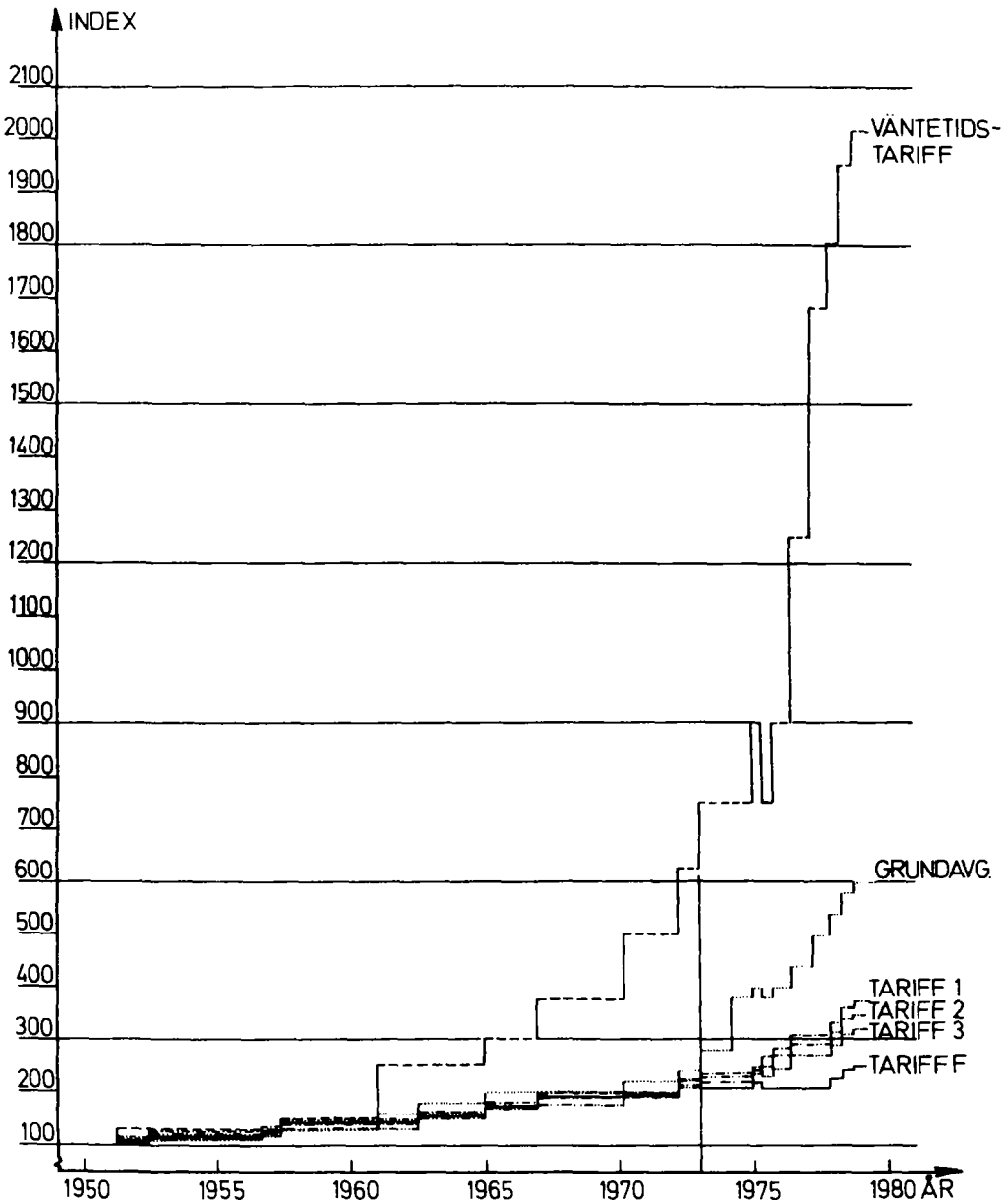


8.2 Taxitaxans utveckling

Från början av 1950-talet fram till slutet av 1970-talet har prisutvecklingen för taxiresor följt ungefär den allmänna kostnadsutvecklingen i landet. Detta illustreras i figur 8.1 där index för befodringsavgiften vid vanligt förekommande taxiresor jämförs med konsumentprisindex. I figuren visas också kostnadsutvecklingen för resor och transporter enligt statistiska centralbyråns skilda representantvarurval med tillhörande vägningstal. Det kan noteras att priset på taxiresor utvecklades något långsammare än den allmänna kostnadsnivån under åren kring 1970 men att en snabbare ökning skett under de senaste åren. Jämför man alternativa taxiresor framgår att den under dagtid vanligaste taxiresan dvs då tariff 1 utnyttjas, haft en kostnadsutveckling som till och med något överskrider konsumentprisindex. Däremot har de resor som företas under OB-tid, dvs resor då tariff 2 eller 3 utnyttjas inte varit föremål för samma kostnadsutveckling.

Ser man till de olika delarna i taxitaxan har nivåerna för dessa utvecklats i stort sett parallellt under 1950-talet (figur 8.2). I slutet av 1960-talet bröts detta mönster i och med att väntetidstariffen höjdes relativt kraftigt. Alltsedan dess har avgiften för väntetid ökat mera än övriga tariffer. Även grundavgiften har under 1970-talet stigit avsevärt snabbare än tarifferna 1-3. Framkörningstariffen (tariff F) har däremot förblivit praktiskt taget oförändrad under samma period.

Den olika utvecklingen av de skilda komponenterna i taxitaxan har medfört en intressant konsekvens. Väntetidstariffens kraftiga höjning i förhållande till framkörningstariffen har nämligen fått till resultat att tariff F i realiteten spelat ut sin roll. Endast i undantagsfall kan denna tariff numera påverka befodringsavgiften. För detta



Figur 8.2 Taxitaxan - Utvecklingen av grundavgift och tariffer åren 1949-1979 i Umeå

Källa: Västerbottens läns allmänna kungörelser och författningssamling

krävs nämligen att bilen framförs med en hastighet som över-  
skrider 98 km/tim. Orsaken till detta är att väntetidsta-  
rifferna fungerar som en minimitariff vid alla uppdrag. När  
taxametern är påslagen garanteras taxi således en ersätt-  
ning per tidsenhet som inte understiger väntetidstariffen.

Av samma orsak beräknas följaktligen ersättning enligt de  
övriga väglängdstarifferna 1, 2 och 3 i realiteten först  
då fordons-hastigheten är så hög att respektive tariff ger  
en högre timersättning än den garanterade väntetidsersätt-  
ningen. I tabell 8.1 anges de färdhastigheter som måste  
överskridas för att respektive väglängdstariff skall kunna  
tillämpas vid bestämning av befodringsavgiften.

Som framgår av tabell 8.1 krävs förhållandevis hög fordons-  
hastighet för att inte bara tariff F utan också tariff 1  
skall tillämpas vid bestämning av befodringsavgiften. Det  
är därför sannolikt att väntetidstariffen spelar en ganska  
stor roll som beräkningsgrund för befodringsavgiften även  
då tariff 1 utnyttjas. Speciellt torde detta gälla inom  
tätorter där trafiksituation och trafikregleringar ofta för-  
sämrar framkomligheten i trafiken. Därigenom har den tids-  
beroende taxan fått en allt större betydelse vid bestämning-  
en av befodringsavgiften vid taxiresor.

### 8.3 Överväganden angående taxans utformning

Inom de flesta orter i landet fungerar taxi som ett faktiskt  
monopolföretag. Detta gäller trots att näringen faktiskt är  
uppbyggd av ett stort antal små enskilda företag, eftersom  
priskonkurrens inte upplevs som ett möjligt konkurrensmedel  
av de enskilda taxiföretagen. Detta beror på att taxikunden  
inte kan agera på samma sätt som vid inköp av de flesta  
andra varor. Kunden kan inte vid beställning kontakta  
flera taxiföretag samtidigt för att informera sig om förut-  
sättningarna för transporten för att sedan välja det före-

tag som erbjuder de gynnsammaste villkoren. I stället måste anvisad taxibil eller den bil man på annat sätt får tag på utnyttjas. En enskild taxiägare kan därför heller inte räkna med en ökad uppdragsvolym till följd av en ensidig taxereducering. Karaktären på taxitrafiken och näringsens nuvarande uppbyggnad innebär därför att förutsättningar saknas för en situation där priskonkurrens medverkar till att kostnads- och prisutvecklingen hålls under kontroll. En reglering av taxitaxorna bör därför bibehållas såvida inte konkurrensförutsättningarna förändras påtagligt. En modell för organisation av taxi som kan uppfylla konkurrenskravet diskuteras under avsnitt 6.4.3.

Som framgått i avsnitt 8.1 är den nuvarande taxan uppbyggd av ett flertal olika komponenter i form av tariffer, avgifter och tilläggsavgifter.

Nuvarande taxekonstruktion medför att taxan blir svåröverskådlig. Bortsett från att det kan föreligga vissa svårigheter för förare att känna till alla de regler som gäller, kan vissa tolkningsproblem uppkomma vid tillämpningen av nuvarande taxitaxa. Det kan exempelvis ibland vara svårt för taxiförare att avgöra vilken resgodsavgift som är tillämplig, om den s k tioårsregeln vid befordran av barn gäller, om avgift för förbeställning skall tillämpas etc. För taxikunden medför taxekonstruktionen svårigheter när det gäller att kontrollera om avgiften beräknats på ett riktigt sätt. Till detta kommer osäkerhet vad beträffar skyldigheten att lämna dricks. Taxekonstruktionen gör det dessutom svårt att i förväg uppskatta reskostnaden på ett tillfredsställande sätt.

De enskilda delarna i taxitaxan motsvarar vidare dåligt de kostnader som belastar taxiservicen. Därigenom försvåras också taxesättningen genom att lämplig nivå på respektive taxekomponent inte logiskt kan härledas ur kostnaderna för respektive service.

Jag anser det därför önskvärt att nuvarande taxitaxa förenklas. Det skulle vara en fördel från taxeregleringssynpunkt om olika delar i taxan motsvarade de skilda kostnader som en viss taxiservice innebär. Kostnaderna kan då delas in i sådana som kan hänföras till upprätthållandet av transportberedskapen och sådana som följer av själva transportuppdragen. Mot den bakgrunden bör taxan byggas upp av en fast och en rörlig del.

Den fasta avgiften per transportuppdrag i form av nuvarande grundavgift kan enligt min mening betraktas som en "abonnemangavgift", vilken ger tillträde till den transportservice som efterfrågas. Grundavgiftens nivå skulle kunna läggas så att den tillsammans med avgiften för själva transporterna och förväntad uppdragsfrekvens ger full kostnadsäckning för taxiföretaget.

Grundavgiften skulle alltså täcka kostnaderna för den transportberedskap som taxi måste upprätthålla inom trafikområdet. Den skulle också återspegla effektiviteten i verksamheten. Avgiften skulle nämligen täcka kostnader för såväl förflyttningar som väntetid mellan uppdrag liksom eventuell framkörning till kunden. Genom att slopa den nuvarande framkörningsavgiften som enskild del i taxekonstruktionen skapas därmed motiv för taxi att försöka effektivisera fordonsstyrningen.

Vissa problem kan dock uppkomma som en följd av att framkörningsavgiften slopas som en särskild del av taxitaxan. Benägenheten hos taxiföretagen att åta sig uppdrag som medför relativt lång framkörning kan exempelvis minska. Det gäller därför för taxiorganisationen inom varje trafikområde att utöva trafiken så att man förhindrar att kunder

i avlägset belägna delar av trafikområdet får sämre taxi-service. En möjlighet kan vara att man upprättar system för att kompensera enskilda taxiägare för framkörningar som överskrider viss tid och/eller längd. Från rättvisesynpunkt måste det nämligen anses betänkligt att enskilda taxikunder på ett mer eller mindre slumpmässigt sätt drabbas av en avgift som till stor del beror på kvaliteten i den trafikledning och den planering av verksamheten som måste anses åligga både taxi och ansvariga trafikmyndigheter.

Det finns i sig inget som hindrar att grundavgiften läggs på olika nivåer inom skilda delar av landet. Nivåskillnaderna skulle då återspegla de möjligheter till effektivisering av fordonsstyrningen som finns inom olika trafikområden. Det kan också vara motiverat att låta taxi utnyttja olika grundavgifter vid transportuppdrag så länge man håller sig inom ramen för en fastställd maximitariff. En i viss utsträckning rörlig grundavgift ger nämligen möjligheter för taxi att åtminstone i någon mån anpassa taxenivån till marknadsförutsättningarna genom att t ex via taxelättnader premiera kunder som kan anpassa sin efterfrågan till en för taxi lämplig tid. Detta kräver dock att taxametern utvecklas så att detta blir tekniskt möjligt.

Grundavgiften bör vara lika stor oberoende av beställnings-sätt. De merkostnader som telefonbeställningar medför torde mer än väl uppvägas av den möjlighet till central trafikledning som därigenom ges. Däremot kan det vara motiverat med skilda grundavgifter för OB-tid och icke-OB-tid. Det får anses vara rimligt att den förhållandevis dyrare transportberedskapen under kvällar och nätter får genomslag i det pris kunden skall betala under dessa tider.

Den rörliga delen i taxan bör täcka själva transportkostnaden från det att kunden kan disponera fordonet tills det åter är ledigt för nya uppdrag. Till denna kostnad hör förrarlön, drivmedel etc. Transportkostnaden är i stort sett oberoende av antalet passagerare i bilen. Därför bör enligt min mening en enda transporttariff vara tillräcklig.

Av samma skäl bör också den extra avgift för resgods utöver 25 kg slopas så länge detta gods med hänsyn till gällande fordonsbestämmelser kan medtas utan att extra arrangemang behöver vidtas.

Principen för taxesättningen bör vara att nå full kostnads-täckning. Jag anser det väsentligt att taxitaxan utformas så att den stimulerar till ett utehållande av bilar som ger en acceptabel transportberedskap också under perioder med förhållandevis högre kostnader för sådan beredskap. Vissa svårigheter att få ut ett tillfredsställande antal taxibilar under s k OB-tid har kunnat observeras på ett flertal orter. Orsaken till detta uppges i många fall vara att den förväntade intäkten under tjänstgöringspasset understiger kostnaderna för att hålla taxibilen i trafik.

Man kan hävda att underlåtenhet att hålla taxibilen i trafik i den omfattning som angivits i exempelvis kommanderingsplan kan minskas genom effektiv kontroll och kännbara sanktioner. Argumenten som talar för att kvälls- och nattresenärerna bör bära kostnaderna för den dyrare service som ställs till förfogande under dessa tider på dygnet måste dock anses tunga. Flertalet resor under kvälls- och nattetid är s k nöjes- eller rekreationsresor. Problemet för kunden under dessa tider är i regel inte priset utan de begränsade möjligheterna att få tag på en bil.

Ytterligare en väsentlig orsak till att skilja på OB- och icke-OB-tid vid taxesättningen är att den kanske mest pris-

känsliga efterfrågan utqörs av färdtjänsten. Dess utbyggnad både vad avser antalet färdtjänstberättigade personer och antalet tillåtna färdtjänstresor per person baseras i stor utsträckning på de ekonomiska möjligheterna hos respektive kommun. Det är därför angeläget att färdtjänstresorna, som till största delen utförs under dagtid, inte drabbas av kostnader som är hänförliga till uppgiften att tillfredsställa en helt annan typ av efterfrågan på taxis tjänster. Detta är enligt min mening ett starkt skäl för att införa en speciell OB-taxa eller "nattaxa".

Skillnaderna i rena transportkostnader mellan landets olika delar torde vara mycket små. Därför bör den rörliga delen av taxan vara lika över hela landet.

Den nuvarande taxitaxan är också som framgått tidigare densamma över hela landet med undantag för de nordligaste länen under vissa av vintermånaderna. Ser man till kostnaderna för att driva taxitrafik utgör förarlönen den helt dominerande kostnadsposten. Denna är i stort sett lika över hela landet och detsamma gäller i huvudsak även övriga kostnadsposter. Visserligen kan det med fog hävdas att det finns vissa vintersärkostnader som påverkar verksamhetsresultatet. Dessa torde dock vara mindre än t ex de kostnadsdifferenser som beror av skilda drivmedelspriser inom de olika distributionszonerna för oljeprodukter. En kompensation med hänsyn till skillnaden i drivmedelspriser torde därför vara lättare att motivera än ett speciellt vintertillägg. En sådan kompensation kan uppgå till högst en procent av taxan medan vintertillägget är mycket svårt att beräkna på ett riktigt sätt. Enligt min uppfattning finns därför inga välgående skäl för att bibehålla det särskilda vintertillägget.

Jag har i tidigare avsnitt framhållit det önskvärda i att taxi i den lokala organisationen har tillgång till en diffe-

rentierad fordonspark. För att stimulera till detta kan en specialtaxa för taxibilar som är godkända för fler än fyra passagerare vara motiverad. Denna taxa skulle endast få utnyttjas då fler än fyra kunder samtidigt använder fordonet. Förutom att kostnaderna för dessa taxibilar är något större än för "normalstora" bilar innebär ett ökat sittplatsutbud en höjning av den allmänna servicenivån vilken kan utnyttjas i andra sammanhang. Inte minst av den anledningen bör en särskild storbilstaxa uppbyggd enligt ovan angivna principer allvarligt övervägas.

Det kan diskuteras om denna storbilstaxa skall innehålla såväl fast som rörlig avgift. Så länge dessa större taxibilar ingår i den allmänna taxiberedskapen och inte har en helt separat marknad är det motiverat att storbilsavgiften tas ut i form av enbart en rörlig tariff.

Rent allmänt kan hävdas att den rörliga taxedelen - transporttariffen inklusive eventuell storbilstariff - med hänsyn till kostnaderna borde vara tidsberoende. Det är nämligen som framgått tidigare den tidsberoende förarlönen som helt dominerar kostnadsbilden. En ren tidstaxa medför dock en olycklig motsatsställning mellan taxiförarens och kunds intressen. Det kan därför finnas anledning att bibehålla den nuvarande formen som innebär att den rörliga taxedelen kopplas till både tid och avstånd. Även med hänsyn till glesbygdstaxis speciella situation med relativt långa och i många fall snabba transporter är denna bindning till både tid och avstånd motiverad. En tids- och avståndsrelaterad taxa medför emellertid att ju sämre framkomligheten är för taxi desto dyrare blir resan för taxikunden. Dålig framkomlighet medför också att antalet uppdrag per tjänstgöringspass blir relativt lågt vilket i sin tur innebär dåligt kapacitetsutnyttjande. Detta är ett förhållande som bör beaktas av de kommunala trafiknämnderna vid utfärdande av de lokala trafikföreskrifter på det sätt som angivits i avsnitt 7.1.

En väntetidstariff som automatiskt utnyttjas vid uppehåll under resan som beordras av taxiresenären bör vidare enligt min mening bibehållas och liksom idag fungera som den tidsberoende delen i taxan samtidigt som den tjänstgör som en form av minimitariff.

En taxekonstruktion av det slag som jag skisserat i det föregående med en grundavgift, en transporttariff samt en väntetidstaxa skulle innebära att den nuvarande grundavgiften höjs medan de avstånds- och tidsbaserade tarifferna sänks. Detta skulle sannolikt innebära fördelar för taxi inom orter med företrädesvis många och korta förflyttningar. Korta resor skulle relativt sett fördyras medan de längre skulle bli billigare. Den föreslagna taxekonstruktionen förutsätter att ersättning också utgår för returkörning utanför det egna trafikområdet vilket medför att glesbygdstaxi erhåller viss kompensation för att de längre resorna med detta taxesystem blir relativt billigare.

Det är uppenbart att det är förenat med stora svårigheter att skapa ett enhetligt taxesystem som ger fullständig rättvisa mellan taxiföretag på olika orter och samtidigt är enkelt för taxikunderna. För kunderna kan dock den föreslagna taxekonstruktionen ge bättre möjligheter att överblicka de skilda komponenterna i taxan. Samtidigt kan en omfördelning av avgiften från rörlig till fast del öka kundens möjligheter att i förväg uppskatta priset för den resa han avser göra.

#### 8.4 Taxesättning vid organiserad samåkning

Den i avsnitt 8.3 föreslagna taxekonstruktionen lämpar sig mindre väl vid organiserad samåkning. Av naturliga skäl kommer vid samåkning inte den för varje passagerare närmaste vägen till målet att kunna väljas. En samåkningstaxa måste därför konstrueras så att resenären inte till fullo drabbas av konsekvenserna av en tids- och avståndsbasead taxa.

Befordringsavgiften bör i dessa fall grundas på en zontaxa, dvs en fast avgift per person för resor inom och mellan vissa angivna zoner. Med zontaxa får dessutom resenären möjlighet att veta det exakta priset för resan redan innan denna företas.

Zontaxa kan enligt min mening främst bli aktuell inom områden där datorteknik utnyttjas för uppdragsförmedlingen. Datorisering utgör däremot inget krav. En tillämpning av zontaxa underlättas dock avsevärt eftersom den zonindelning som utnyttjas i förmedlingssystemet även kan användas för taxesystemet. Innan zontaxa kan genomföras krävs dock omfattande förberedelser. I detta sammanhang kan inte minst den information som rutinemässigt kommer att insamlas i det datoriserade systemet ge ett utgångsmaterial för bestämning av rimliga och kostnadsanpassade zontaxor.

Med ett zontaxesystem kan framkomligheten i trafiken inom skilda delar av taxeorrådet på ett påtagligt sätt återspeglas i taxan. Ett zontaxesystem ger också utvidgade möjligheter till taxedifferentiering jämfört med en taxameterreglerad taxa. Framförallt finns möjligheter att införa en geografisk prisutjämning som t ex kan innebära att ytterområden, oberoende av avstånd till tätortscentrum, behandlas lika i taxehänseende. Zontaxa skulle då i första hand kunna tillämpas för trafik i mycket frekventa reserelationer.

Till nackdelarna med ett zontaxesystem hör att det är relativt tidskrävande att bygga upp. Systemet medför också svårigheter när det gäller att reglera väntetid under uppdraget. En zontaxa skulle inte innebära att taxametern kan slopas som utrustning i taxibil. Taxametern behövs nämligen fortfarande för transporter som går utanför området för zontaxa.

Det faktaunderlag som erfordras för att ange avgifts- och tariffnivåer eller zonavgifter har inte varit tillgängligt för mig. Det har heller inte varit möjligt att i detalj analysera effekterna för trafikutövare eller kunder av ett zontaxsystem.

#### 8.5 Taxametern

Taxan bör förutom att vara lättöverskådlig även tillämpas på ett sätt som är lätt att kontrollera för taxikunden. Därför bör befodringsavgiften i traditionell taxitrafik alltid framgå av taxametern i bilen. Det faktum att nuvarande taxametrar är inställda så att gällande maximitaxa alltid tas ut vid uppdrag där taxametern utnyttjas leder till en stelhet i prissättningen. Denna motverkar i sin tur möjligheterna att nå en mera marknadsanpassad taxerättning under exempelvis lågtrafiktid. Möjligheter bör därför även fortsättningsvis finnas att träffa avtal om befodringsavgifter som ligger under den maximalt tillåtna avgiften. Det är i första hand storkunder och ständigt återkommande kunder som bör kunna behandlas mera flexibelt än vad den taxameterbestämda maximiavgiften nu tillåter. En möjlighet som redan finns idag är att sådana kunder efter överenskommelse erhåller rabatter. För att möjliggöra en mera marknadsanpassad prissättning även för kontantbetalande kunder borde en taxameter utvecklas som kan användas vid körningar där t ex viss rabatt har medgivits.

Ett väsentligt syfte med att utnyttja taxametern vid alla uppdrag bör vara att varje resa dokumenteras vad gäller vissa karakteristika och helst lagras i någon form av data-minne kopplat till taxametern. Kunderna bör också regelmässigt erhålla ett kvitto på erlagd avgift. I de fall då särskilda avtal gäller bör kvitto ändå erhållas med uppgifter om resans karaktär etc. För att underlätta kvittohanteringen och även eliminera den felkälla som utskrivning av kvitto för hand innebär bör avgift och andra uppgifter om resan automatiskt påföras kundens kvitto.

För att erforderlig dokumentation skall kunna erhållas behövs en ny typ av taxameter med flera funktioner än vad som finns idag. För närvarande pågår viss produktutveckling på området som dock i första hand syftar till att tillgodose de krav som huvudmannen för färdtjänsten ställer på ett redovisningssystem. Ett sådant utvecklingsarbete sker inom det s k RETAX-projektet som arbetar med ekonomiskt stöd från styrelsen för teknisk utveckling (STU). I projektet medverkar representanter för bl a huvudmännen för färdtjänsten, taxi och taxametertillverkare.

#### 8.6 Dricksens roll i taxesystemet

Dricksen utgör som tidigare nämnts inte en del i nuvarande taxitaxa och kan därmed heller inte avskaffas genom en enkel administrativ åtgärd. Det är dock enligt min uppfattning önskvärt att drickssystemet försvinner. Dricks kan i sig anses vara en otidsenlig form för betalning för tjänster. Huvudargumentet för ett avskaffande av dricksen är dock den osäkerhet som kunden upplever rörande vad som egentligen är priset för en taxiresa. Det bör därför klargöras att den avgift som skall erläggas är den som visas på taxametern. Denna princip markeras bäst i ett system där kunden automatiskt får kvitto på avgiften. Benägenheten att lämna dricks påverkas därigenom sannolikt av det förhållandet att dricksen inte kan bakas in i kvittobeloppet, vilket kan ha speciell betydelse vid de taxiresor som betalas av exempelvis arbetsgivare.

Som också framgick i avsnitt 8.1 utgör dricks emellertid en del av taxiförarens lön. Medvetenheten hos taxikunderna om detta förhållande är inte alltid helt klar vilket leder till irritation i förhållandet förare-kund. I och med att dricksen genom de åtgärder som här skisserats successivt skulle försvinna förlorar den även sin funktion som rörlig lönedel.

Förarna måste då kompenseras genom en höjning av grundlönen som motsvarar förslagsvis vad riksskatteverket (RSV) idag i sina riktlinjer för taxering anser utgöra inkomst av dricks. Denna schablontaxering bör då också självfallet upphöra.

#### 8.7 Taxefastställelsen

Som framgår av redovisningen under avsnitt 3.1 ankommer det på länsstyrelserna att fastställa taxorna i taxitrafiken. Enligt de bestämmelser i YTF som rör taxefastställelse bör länsstyrelsen när förhållandena föranleder till det bereda kommuner eller organisationer, som företräder kommunintressen, trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik, som ärendet kan angå, samt representanter för näringslivet tillfälle att yttra sig innan taxan fastställs.

Enligt den nuvarande ordningen skall länsstyrelsen inte endast fastställa taxan för enskild trafikutövare vid nyttillkommen trafik. Också när enskild trafikutövare eller - som vanligen är fallet - sammanslutningar av trafikutövare begär höjning av en gällande taxa ankommer det på länsstyrelsen att pröva frågan.

I olika sammanhang - inte minst från taxi- och kommunförbunden - har framhållits nackdelarna med den nuvarande proceduren för taxefastställelsen. Det förekommer bl a att olika länsstyrelser medger olika stora höjningar, vilket medför att taxenivån för samma slag av trafik kommer att variera. Detta leder till att länsstyrelsernas beslut överklagas och att en utjämning av taxorna sker först vid regeringens prövning av besvärärendena. Den beskrivna fastställelseprocessen tar därför lång tid. Det händer också att enstaka länsstyrelsebeslut vinner laga kraft och att en sakligt motiverad olikhet i taxesättningen därigenom uppstår.

Jag har med tillfredsställelse noterat att de problem som är förknippade med taxefastställelsen har uppmärksammats inom regeringskansliet. I prop. 1978/79:99 om en ny trafikpolitik pekas på de olägenheter som här har beskrivits. I propositionen anför föredraganden bl a att problemet bör kunna lösas genom att ett centralt organ prövar vissa frågor om fastställelse av taxor. Förslag läggs också fram om att frågan om generella förändringar av taxenivån i busslinje- och taxitrafiken skall prövas av ett sådant centralt organ. Uppgiften bör enligt propositionen ankomma på en ny myndighet - transportrådet - som föreslås inrättas den 1 januari 1980. Någon förändring såvitt avser det formella fastställandet av taxor i samband med tillståndsgivningen för nytillkommen trafik föreslås däremot inte.

Jag anser att ett genomförande av förslaget om en central prövning av frågorna om taxenivån skulle innebära väsentliga förbättringar. Hanteringen av ärenden om t ex taxehöjningar skulle komma att gå betydligt snabbare än f n. Detta är av väsentlig betydelse för trafikföretagen när det gäller företagens möjligheter att anpassa verksamheten till kostnadsutvecklingen.

Jag vill förorda att bestämmelserna i yrkestrafiklagstiftningen om det remissförfarande som tillämpas innan taxefrågan avgörs inte uttrycks som fakultativa. Det bör i stället vara obligatoriskt att inhämta yttranden i detta slag av ärenden. Den uppräknade av myndigheter och organisationer som f n finns bör vidare kompletteras med sådana landstingskommuner eller sådana huvudmän som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik.

En företeelse som har blivit allt vanligare under senare år är den olaga yrkesmässiga taxitrafiken eller s k svartåkning. Den förekommer vanligen i de större tätorterna och vid sådana tider då efterfrågan på taxitjänster är stor. Svartåkaren erbjuder oftast sina tjänster direkt på gatan men det händer också att han tar emot beställningar vid obesatta taxihållplatser. Enligt uppgift förekommer det även att svartåkare via kommunikationsradio i bilarna kan avlyssna taxis radiofrekvenser och härigenom få kunder till sin verksamhet.

Enligt min mening utgör den snabba utvecklingen av svartåkning ett allvarligt problem ur många synpunkter. Det finns anledning anta att den olagliga verksamheten ofta utövas med fordon som är oskattade, oförsäkrade och behäftade med brister av olika slag.

Utnyttjandet av svartåkare innebär också betydande risker för kunden. Denne löper risk att utsättas för brottslighet av olika slag. Han ställs också utanför det försäkrings-skydd som en taxikund annars åtnjuter.

Svartåkning utgör vidare en illojal konkurrens gentemot den seriösa taxitrafiken. Avsaknaden av kraftfulla åtgärder mot svartåkning från myndigheternas sida kan medföra risker för att en uttunning av den reguljära taxitrafiken, särskilt nattetid, blir följd. Representanter för taxinäringen har också i olika sammanhang uttryckt sin oro över den utbredning som svartåkning har fått.

Även samhället torde ha intresse av att olaga taxitrafik förhindras. Att driva yrkesmässig trafik - som det här är fråga om - utan tillstånd eller att bryta mot de bestämmelser som gäller för trafiken kan innebära avsevärda ekonomiska fördelar för utövaren samtidigt som skatter och allmänna avgifter undandras det allmänna.

Mot bakgrund av vad nu har sagts har jag funnit anledning att också behandla de ansvarsbestämmelser som finns knutna till det regelsystem som gäller för den yrkesmässiga trafiken.

Den nuvarande påföljden dagsböter är inte utformad så att den effektivt motverkar de ekonomiska vinster som den olaga yrkesmässiga trafiken kan innebära för utövaren. De påföljder som utdöms f n är med andra ord alltför obetydliga för att ha någon allmänpreventiv verkan. Överträdelse av detta slag borde därför vara förknippade med ekonomiska sanktioner av sådan art att de utgör ett avhållande moment. I sammanhanget kan pekas på det avgiftssystem som finns i fråga om överträdelser av belastningsbestämmelserna - överlastavgiften - och som oavsett om överträdelserna är straffbar eller inte utgår enligt lagen (1972:435) om överlastavgift. Enligt uppgift har överlastavgiften haft stor betydelse när det gäller att nedbringa antalet överträdelser mot belastningsbestämmelserna. Sanktioner av detta slag skulle med all sannolikhet bidra till att antalet överträdelser av typen svartåkning minskade.

Olaga yrkesmässig trafik bedrivs i stor utsträckning av enskilda personer men det förekommer också i inte obetydlig omfattning att olaga trafik utförs av företagare. Enligt vad jag har erfarit pågår inom justitiedepartementet ett arbete rörande införandet av ett system med s k företagsböter. Detta går ut på att underlätta ett kommande ställningstagande till frågan om möjligheterna att använda en sådan form av ekonomiskt verkande sanktioner som alternativ till andra påföljder vid vissa typer av brott. Särskilt har pekats på sådana brott som innebär ekonomisk vinning för gärningsmannen. Som exempel på områden där företagsböter skulle kunna ha betydelse har nämnts bl a yrkestrafiklagstiftningen.

Jag är i och för sig positiv till ett system med avgifter för den aktuella typen av överträdelser. Det kan emellertid vara tveksamt om ett avgiftssystem skulle ha någon större effekt just när det gäller olaga taxitrafik med tanke på att denna typ av verksamhet oftast torde utföras av personer med svag ekonomi. Innan man överväger en förändring av påföljdssystemet i riktning mot någon form av avgifter anser jag att man bör avvakta resultatet av det redovisade arbetet.

Den olaga yrkesmässiga taxitrafiken utgör dock ett så allvarligt problem att åtgärder för att komma till rätta med det snarast bör genomföras. Som ett led i strävandena att nedbringa antalet överträdelser bör den nuvarande straffpåföljden skärpas. Jag förordar därför att påföljden för skvartåkning i normalfallet bestäms till böter eller fängelse i högst sex månader. Böter bör enligt min mening komma ifråga endast när det gäller bagatellartade överträdelser. I grova fall bör påföljden utgöra fängelse i högst ett år. Vid bedömning av om brottet är grovt bör särskilt beaktas om den olagliga verksamheten bedrivits i större omfattning. Andra omständigheter som bör beaktas är om gärningsmannen tidigare har gjort sig skyldig till olaga yrkesmässig trafik, saknar körkort eller använt oskattat, oförsäkrat eller bristfälligt fordon.

Mina överväganden tar - i enlighet med direktiven - fasta på de förhållanden som rör taxitrafiken. Jag anser emellertid att vad jag nu har sagt om påföljden för olaga yrkesmässig trafik äger sin giltighet även i fråga om annan yrkesmässig trafik, inte minst beställningstrafik med buss och turisttrafik.

Det har i olika sammanhang konstaterats att det är svårt att avslöja olaga taxitrafik. Man kan därför nödgas godta indiciebevisning och det är givetvis väsentligt att man därvid lägger vikt vid varje enskilt moment i händelseförloppet. Mot bl a denna bakgrund är det viktigt att övervak-

ningen av trafiken ordnas på ett ändamålsenligt sätt. Framför allt måste berörda intressenter samverka. På myndighetssidan är ett samarbete mellan polis och länsstyrelser särskilt angeläget. Upplysningar av vikt i spaningsarbetet måste således vidarebefordras från länsstyrelsen till polisen och vice versa.

För brottsbekämpningen på detta område är också upplysning till allmänheten värdefull, framför allt om de risker som kunderna utsätter sig för. Sådan "konsumentupplysning" bör därför stimuleras.

## 10 FÖRFATTNINGSMÄSSIG REGLERING

De förslag som jag har redovisat i det föregående förleder vissa ändringar i yrkestrafiklagstiftningen. Med tanke på att den omarbetade lagstiftningen för närvarande är under behandling av riksdagen har jag utgått från det förslag till yrkestrafiklag som finns i prop. 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m.m.

Mina förslag innebär att bestämmelsen i 2 kap. 18 § lagen om krav på särskilda skäl för tillstånd till juridiska personer upphävs. Vidare kan 19 § samma kapitel om möjlighet för kommun att ansöka om tillstånd för juridisk person - en möjlighet som för övrigt aldrig har utnyttjats - upphävas. Detta följer av att 18 § föreslås upphävd. Bestämmelsen i 3 kap. 9 § om återkallelse av tillstånd och inlösen av rörelse i fall då juridisk person meddelas tillstånd efter ansökan av kommun bör också upphävas som en konsekvens av det föregående.

Förslaget om skärpning av påföljderna nödvändiggör en ändring av 4 kap. 1 §.

Utöver vad jag nu har angivit kommer mina förslag i övrigt att kräva vissa ändringar i yrkestrafikförordningen.

## Bilaga 1

## KOMMITTEEDIREKTIV

Anförande av statsrådet Turesson till statsrådsprotokollet den 14 september 1978

Lagstiftningen om yrkesmässig trafik har nyligen reformerats såvitt avser godstransporter och busstrafik. Jag hänvisar i det sammanhanget till prop. 1977/78:137 om vissa yrkestrafikfrågor m.m. och riksdagsbehandlingen härav (TU 1977/78:27, rskr 1977/78:365). Reformen berör frågor av betydelse för en utveckling mot ett mera effektivt utnyttjande av transportapparaten och ett mindre inslag av konkurrenshämmande regleringar i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken. När det gäller busstrafiken kan nämnas prop. 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Statsmakternas beslut innebär bl.a. att förutsättningar har skapats för att huvudmannskapet för den lokala och regionala trafiken på landsväg utövas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i resp. län. Genom denna reform uppnås en integrering av lokal och regional trafik samt en ökad samordning av trafikresurserna.

Taxitrafiken har - om än vissa delreformer genomförts - inte setts över på motsvarande sätt. Jag kommer i det följande - framför allt mot bakgrund av taxitrafikens ökande roll i den kollektiva transportapparaten och de många önskemål och synpunkter som har framförts i fråga om företagsstrukturen - att ta upp frågan om en utredning som kan leda till en samlad översyn av taxinäringen.

Den författningsmässiga regleringen av taxitrafiken finns främst i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig autotrafik m.m. (omtryckt 1978:449) (YTF).

En förutsättning för att få driva taxitrafik - liksom annan yrkesmässig trafik - är enligt YTF att trafiktillstånd har meddelats. Bestämmelserna om trafiktillstånd gäller i tillämpliga delar även tillstånd till utökning av trafiken.

Trafiktillstånd får enligt huvudregeln meddelas endast om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig. Även sökandens lämplighet skall prövas. Tillstånd till beställningstrafik får meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Kan det antagas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personbil, dvs. taxitrafiken, utövas av juridisk person, får emellertid kommunen göra ansökan om tillstånd för den juridiska personen eller om överlåtelse av tillstånd på denne.

Tillstånd kan begränsas till att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Om tillståndet avser beställningstrafik skall stationsort bestämmas för bil som används i trafiken.

Sedan länge tillämpas den s.k. turordningsprincipen eller "äldsteförareprincipen". Denna innebär att ledigblivna tillstånd tilldelas den förare på orten som har den längsta tjänstgöringstiden. Principen finns inte fastlagd författningsmässigt utan har utvecklats genom praxis. Bakgrunden var att man ville tillförsäkra den anställde föraren en tryggad framtida försörjning genom att möjliggöra för honom att själv bli tillståndshavare.

Särskilda regler gäller om fortsättande av taxirörelse och överlåtelse av tillstånd vid dödsfall och konkurs.

Trafiktillstånd kan återkallas eller dras in på viss tid bl.a. i samband med missförhållanden vid trafikutövningen. I vissa fall kan i stället varning meddelas. Trafiktillstånd kan också återkallas i samband med att ansökan föreligger från en sökande om nytt trafiktillstånd. När tillstånd återkallas i samband med att nytt trafiktillstånd har lämnats, kan den nye tillståndshavaren förpliktas att lösa in rörelsen.

Beställningstrafik för personbefordran får bedrivas inom stationsorten. För trafik utanför stationsorten gäller begränsningar. Länsstyrelse kan dock medge vissa undantag från vad som gäller om geografiska begränsningar. Länsstyrelsen kan också föreskriva att samtrafik skall ske mellan olika områden. Med vissa angivna undantag gäller beföringsplikt för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran med personbil eller i linjetrafik.

Innehavare av trafiktillstånd kan åläggas att ansluta sig till förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte att hålla beställningskontor eller handha de gemensamma uppgifter i övrigt som tillståndsmyndigheten finner lämpliga.

Utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran i beställningstrafik med personbil eller i linjetrafik är underkastad de taxebestämmelser som fastställs av länsstyrelsen.

Frågor rörande taxinäringen - främst då tillståndsgivningen och företagsstrukturen - har tagits upp i olika sammanhang.

År 1971 avlämnade utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, den s.k. yrkestrafikutredningen, sitt betänkande (SOU 1971:34) Lastbil och taxi. Yrkestrafikutredningens betänkande var utgångspunkten för prop. 1972:81 med förslag till bl.a. ändringar i YTF (TU 1972:13, rskr 1972:232). Övervägandena i propositionen mynnade ut i slutsatsen att anledning inte förelåg att - såsom yrkestrafikutredningen hade föreslagit - vidta någon tvångsvis omstrukturering av taxinäringen mot större enheter i bolagsform. I propositionen föreslogs däremot åtgärder för att kommunernas inflytande över taxitrafikens

anordnande skulle kunna ökas. Förslagen innebar att kommun - om det kunde antas att trafikförsörjningen inom kommunen skulle främjas av att taxitrafiken utövades av juridisk person - kunde söka tillstånd för den juridiska personen. Förslagen föranledde vissa ändringar i YTF.

En arbetsgrupp tillsatt av Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet har utarbetat förslag till ändrad företagsstruktur för taxinäringen och behandlat vissa andra därmed sammanhängande frågor. Gruppen, den s.k. strukturarbetsgruppen, har överlämnat sin rapport, Taxinäringen - förslag till ändrad företagsstruktur m.m. till förbundsstyrelserna. Rapporten har därefter getts in till kommunikationsdepartementet och remissbehandlats. Arbetsgruppen föreslår att taxitillstånd företrädesvis bör meddelas större företag som driver verksamheten i aktiebolagsform. I varje kommun bör i princip bildas ett aktiebolag för taxitrafiken med ett för hela kommunen gemensamt beställningskontor. Från denna regel bör enligt arbetsgruppen undantag kunna göras för de största tätortskommunerna. Alla nuvarande tillståndshavare föreslås få rätt att förvärva aktier i bolaget. Turordningsprincipen bör slopas och ersättas med ett förturssystem i fråga om hembud av aktier.

Vidare har näringsfrihetsombudsmannen (NO) i skrivelse till kommunikationsdepartementet tagit upp frågor som rör bl.a. företagsstrukturen inom taxinäringen. NO framhåller bl.a. att kravet i YTF om att särskilda skäl skall föreligga för att juridiska personer skall få trafiktillstånd bör slopas.

I skilda framställningar har Svenska kommunförbundet och Svenska taxiförbundet begärt en översyn av reglerna om fastställande av taxor för taxitrafiken. Förbunden hävdar att fastställande av taxor bör ske genom en central myndighets försorg.

Transportforskningsdelegationen har publicerat rapporten (1977:4) Taxi och framtiden. I rapporten redovisas resultatet av ett projekt, Taxi-85, som har genomförts vid Umeå universitet. Huvudsyftet med projektet var att försöka bedöma taxinäringens framtida roll i transportsystemet. Till stöd härför har taxinäringens nuvarande situation kartlagts och analyserats bl.a. med avseende på ekonomi och organisation.

Slutligen kan nämnas att riksdagen tidigare i år har uttalat sig rörande taxifrågorna. I trafikutskottets av riksdagen godkända betänkande (TU 1977/78:27, rskr 1977/78:365) med anledning av prop. 1977/78:137 om vissa yrkestrafikfrågor m.m. förutsattes att man i arbetet med taxifrågorna beaktar den roll som taxitrafiken har i den kollektiva trafikapparaten. Vidare anfördes att regeringen snarast för riksdagen borde lägga fram förslag till lösningar i syfte att förbättra företagsstrukturen inom taxinäringen och i

Övrigt anpassa lagstiftningen i fråga om taxitrafiken till gällande trafikpolitiska värderingar.

Bland taxinäringens mera traditionella uppgifter kan nämnas personbefordran till och från tåg, bussar och flygplatser liksom till och från sammankomster av olika slag, nöjeslokaler, läkare, sjukvårdsinrättningar etc.

Taxi har emellertid inom den kollektiva trafikförsörjningen fått även andra uppgifter än dem som jag nu har nämnt. Framför allt har kommunerna - som ett led i sina skyldigheter att sörja för kommuninvånarnas service - kommit att bidra till att utvidga taxis traditionella verksamhetsområde. Kommunerna utnyttjar numera i allt större utsträckning taxi för att uppnå en tillfredsställande transportförsörjning. Som exempel på uppgifter som har förändrat taxinäringens inriktning kan nämnas färdtjänsten som har fått stor betydelse för människor vars handikapp medför svårigheter att använda buss och järnväg. Skolskjutsning och sjuktransporter utförs till stor del genom taxis försorg. Vidare har taxi kommit att fylla en viktig uppgift för trafikförsörjningen i glesbygderna. Jag tänker då framför allt på kompletteringstrafiken, dvs. sådan trafik som utförs som ersättning för annan kollektiv trafik.

Som en inte oväsentlig del i taxis verksamhet ingår också vissa godstransporter. Som exempel härpå kan nämnas paketdistribution, mattransporter till skolor samt post- och telegramförmedling.

Det finns mycket som talar för att taxi i framtiden kommer att få en alltmer betydelsefull roll inte minst inom ramen för den kollektiva persontransportförsörjningen. Genom sin flexibilitet bör taxi som transportmedel utgöra en viktig länk mellan tidtabellsstyrda kollektiva persontransportmedel och privatbilen.

Vad jag nu har sagt bör kunna leda till en förstärkning av taxis ställning inte bara när det gäller de traditionella arbetsuppgifterna. Nya uppgifter, vilka kan tillgodose konsumentintressena, kan bedömas tillkomma. I glesbygdsområden bör taxiservice vad avser kompletteringstrafik kunna utökas och förbättras. Man kan också tänka sig nya trafikformer inom mera tätbebyggda områden, såsom s.k. samtaxi, varigenom fler än en beställare skulle kunna utnyttja en taxibil. Bl.a. härigenom skulle sannolikt konsumenternas behov av förbättrad taxiservice i de större tätorterna kunna tillgodoses i högre grad än f.n. Över huvud taget bör möjligheterna till samverkan mellan såväl olika yrkesutövare inom taxinäringen som mellan denna näring och andra trafikslag tas till vara.

En ytterligare utvidgning av taxis uppgifter och dess integrering i den kollektiva trafiken ställer krav på taxinä-

ringen vad gäller kapacitet, organisation etc. Vidare är det en förutsättning att kommunerna beaktar taxitrafiken i samband med den lokala trafikplaneringen.

Som framgått tidigare har föreslagits att taxinäringen omstruktureras mot större företag. För egen del anser jag inte att man bör påtvinga en näringsgren en viss företagsstruktur eller företagsform. I stället bör öppnas möjligheter att fritt välja lämplig företagsform på ett sätt som främjar företagsekonomisk och samhällsekonomisk effektivitet. Vidare bör lagstiftningen utformas så att en med hänsyn till lokala och andra förhållanden ändamålsenlig utveckling främjas utan onödig detaljreglering.

Mot bakgrund av att flera frågor rörande taxinäringen kvarstår olösta och med tanke på den betydelsefulla roll som taxi har och kommer att få inom ramen för den kollektiva persontrafikförsörjningen förordar jag att en särskild utredare tillkallas för att göra en översyn av taxitrafiken och dess roll i transportsystemet.

De frågor som särskilt bör uppmärksammas i utredningsarbetet är samordningen med den kollektiva trafiken i övrigt, företagsstrukturen och möjligheterna till val av lämplig företagsform, en förbättrad service samt hur taxitjänsternas utbud smidigt skall kunna anpassas till variationer i efterfrågan. Andra viktiga frågor som bör behandlas är befordringspliktens utformning och omfattning, turordningsprincipen samt taxesystemets utformning och handläggning. Utredaren bör i sitt arbete sträva efter att handläggningen av taxifrågorna blir så enkel och snabb som möjligt. Utredaren bör vidare lämna förslag till de författningsändringar som resultatet av utredningsarbetet föranleder till.

Utredaren bör vara oförhindrad att ta upp även andra frågor som har samband med dem som jag har angett i det föregående. Arbetet bör bedrivas skyndsamt.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för kommunikationsdepartementet

att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att företa en översyn av taxinäringen,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen föreskriver att kostnaderna för utredningen skall belasta sjätte huvudtitelns kommittéanslag.

Bilaga 2

Tabeller

Tabell 1 Antal ordinarie tillstånd för taxitrafik  
under åren 1959-1977 fördelade på län/förening

Tabell 2 Antal reservtrafiktillstånd för taxitrafik  
under åren 1959-1977 fördelade på län/förening

Tabell 3 Genomsnittliga körsträckor respektive tidsåtgång  
för olika uppdragsmoment fördelat på tidsblock  
inom fyra undersökta områden

fördelade på län/förening  
(Uppgifterna avser situationen 1 december respektive år)

Län/förening	1959	1961	1963	1965	1967	1969	1971	1973	1975	1977	Antal innevånare per ordinarie taxitrafik- tillstånd 1977-12-31 (Avrundat)
Stockholm	1104	1148	1176	1176	1204	1204	1204	1204	1204	1204	550
B	450	457	461	478	486	501	519	529	564	620	1380
C	216	211	211	220	233	196	255	239	238	226	1040
D	247	237	234	230	221	218	212	212	202	213	1180
E	374	356	347	338	335	331	338	340	358	363	1080
F	347	339	330	325	317	311	276	276	257	258	1170
G	280	276	276	264	255	240	224	210	235	228	750
H	326	317	305	304	271	272	276	283	288	287	840
I	72	72	64	66	65	63	59	60	59	60	910
K	168	165	154	145	143	139	138	137	172	174	810
L	320	296	290	275	268	261	254	250	247	250	1100
M	287	313	341	314	306	302	306	321	334	365	1380
Malmö	160	163	170	178	186	196	222	222	222	222	1070
N	210	194	194	211	211	208	208	209	224	226	1000
O	272	276	277	291	279	278	285	278	277	247	1000
Göteborg	364	367	367	392	438	438	465	507	519	519	900
P	493	490	471	470	470	412	412	398	431	431	980
R	374	326	302	271	271	258	257	250	232	265	1000
S	467	454	436	431	431	395	380	382	399	406	700
T	294	293	283	283	283	256	260	264	266	279	980
U	190	182	180	187	187	164	165	167	169	183	1420
W	461	371	354	345	345	357	331	321	314	296	960
X	416	373	374	360	360	332	326	311	313	311	950
Y	509	498	473	439	439	373	354	350	342	338	790
Z	315	307	302	292	292	273	259	253	274	278	480
AC	461	449	446	423	423	426	422	412	420	405	590
BD	502	490	467	389	389	389	388	381	380	374	710
Summa:	9680	9420	9288	9097	9078	8793	8795	8766	8940	9028	

Källa: Svenska Taxiförbundet. Årsredovisning för resp. år.

Tabell 2 Antal reservtrafik tillstånd för taxitrafik under åren 1959-1977  
fördelade på län/förening  
(Uppgifterna avser situationen 31 december respektive år)

Län/förening	1959	1961	1963	1965	1967	1969	1971	1973	1975	1977
Stockholm	230	400	300	236	245	400	400	400	400	399
B	50	50	50	50	50	109	125	142	174	172
C	31	31	20	48	28	26	33	20	20	32
D	2	-	-	-	-	-	-	-	1	2
E	8	6	6	6	1	2	9	18	9	12
F	3	3	2	1	1	3	3	3	2	2
G	8	4	4	3	-	15	5	-	57	-
H	-	-	-	-	-	-	4	4	1	3
I	-	-	-	-	-	1	2	2	2	2
K	-	-	17	14	-	10	15	18	14	7
L	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M	15	15	10	10	10	18	17	11	14	40
Malmö	15	15	35	35	-	15	15	15	15	15
N	4	4	4	-	-	-	3	2	-	5
O	7	16	9	18	16	24	28	36	40	44
Göteborg	177	105	105	200	167	170	150	135	198	185
P	3	3	-	-	-	12	29	26	22	32
R	-	-	-	-	1	1	1	1	1	3
S	11	8	7	3	3	2	2	-	6	9
T	-	-	2	1	1	6	4	4	7	8
U	10	10	11	14	14	-	12	14	38	37
W	9	8	-	-	-	7	-	-	-	-
X	3	1	1	1	-	9	9	8	11	19
Y	12	12	12	2	12	14	14	14	11	19
Z	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
AC	2	2	-	-	-	1	-	-	5	5
BD	16	16	11	11	12	12	12	10	10	10
Summa:	618	711	606	653	561	858	895	887	1058	1062

Källa: Svenska Taxiförbundet. Årsredovisning för respektive år.

Tabell 3 Genomsnittliga körsträckor respektive tidsåtgång för olika uppdragsmoment fördelat på tidsblock inom fyra undersökta områden

Undersöknings- område och uppdragsmoment	Genomsnittlig körsträcka respektive tidsåtgång (aritmetiskt medelvärde ( <i>medianvärde</i> ))											
	Hela veckan		Dagtid				Kvällstid				Nattid	
			måndag-fredag		lördag-söndag		lördag-torsdag		torsdag-lördag		måndag-söndag	
			06-18		06-18		18-02		18-02		02-06	
	km	min	km	min	km	min	km	min	km	min	km	min
Göteborg												
framkörning	2,3		2,4		2,3		2,2		2,2		2,7	
transp.körning	6,2	13,0(10,2)	6,3	14,2(12,6)	7,3	13,2(10,4)	5,5	12,4(10,3)	5,7	11,5(10,1)	6,6	11,8(10,1)
återkörning	4,3		3,8		5,5		4,5		3,6		4,9	
väntan	-	11,4(9,6)	-	11,1(8,6)	-	13,2(10,0)	-	12,8(10,0)	-	8,7(5,3)	-	10,8(9,7)
Umeå c-ort												
framkörning	2,0		2,1		1,8		1,9		1,7		1,9	
transp.körning	4,4	10,3(8,4)	5,0	11,6(8,8)	4,2	8,8(7,6)	3,7	8,8(8,1)	3,8	9,6(8,3)	4,4	10,1(9,6)
återkörning	3,9		5,3		2,8		2,7		2,8		2,9	
väntan	-	9,3(5,5)	-	10,3(6,5)	-	10,2(5,5)	-	9,9(6,1)	-	6,0(4,4)	-	10,0(5,4)
Lycksele c-ort												
framkörning	2,0		2,2		4,5		1,4		2,0		1,8	
transp.körning	10,2	13,3(7,8)	13,1	15,4(8,1)	8,2	10,3(7,4)	4,4	9,3(7,7)	2,4	7,3(6,3)	2,9	9,6(7,8)
återkörning	11,4		15,9		1,9		19,5		1,9		1,5	
väntan	-	17,0(7,2)	-	17,8(8,1)	-	15,6(8,2)	-	17,3(6,5)	-	4,7(3,3)	-	37,5(5,8)
Lycksele glesbygd												
framkörning	12,1		9,1		För få observationer för redovisning							
transp.körning	24,4	41,1(30,2)	20,6	36,6(30,0)								
återkörning	13,4		9,8									
väntan	-	-	-	-								

Källa: TFD-projektet TAXI-85, Umeå universitet. Umeå

## Bilaga 3

Beskrivning av ett datoriserat förmedlingssystem för taxi

Inom Aktiebolaget Volvo har utarbetats ett datoriserat förmedlingssystem särskilt med sikte på taxis behov. Taxi i Stockholm, Göteborg och Malmö har fattat beslut om anskaffande av sådant system för att ersätta eller komplettera de nu befintliga telefonväxlarna.

Förmedlingssystemet består av tre huvudkomponenter (se även figur nedan)

- telefonväxel
- minidator med bildskärmsterminal, minnesenheter och styrprogram
- radiokommunikationssystem med dataöverföring.

Systemet fungerar i stora drag på följande sätt. När telefonbeställning når telefonväxeln kopplas samtalet automatiskt över till en ledig telefonist. För att möta situationer när samtliga telefonister är upptagna kan anläggningen förses med köordnare och talmaskin så att besked kan ges till kunden.

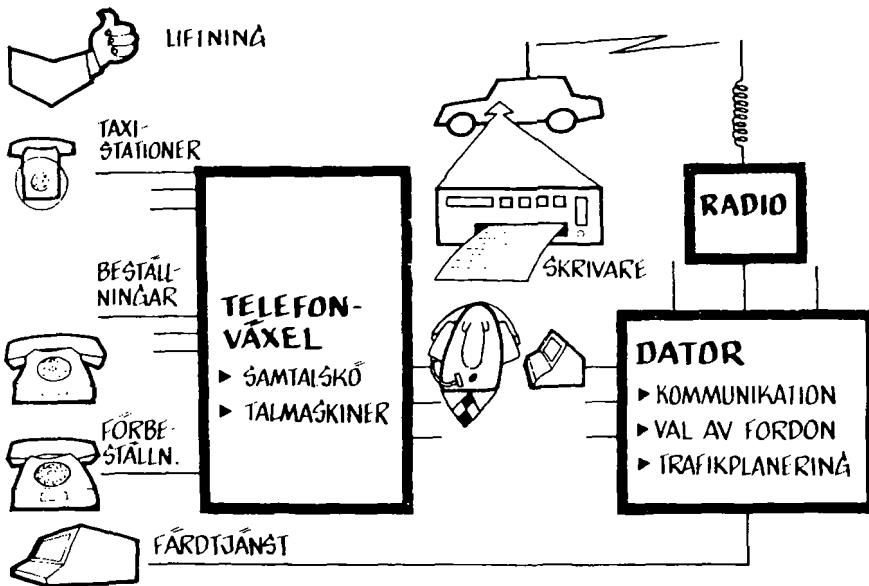
Den telefonist som tar emot beställningen för över kundens namn och adress via ett tangentbord till datorn. Uppdragsförmedlingen tas därefter över av datorn. Genom denna söks den för uppdraget lämpligaste bilen, dvs den väljer den lediga bil som är belägen närmast kundadressen och lämnar automatiskt beställningen till föraren av den bilen. Genom automatiken registreras beställningen av en skrivare i bilen.

I varje bil skall finnas en knappsats med vilken taxiföraren kan markera det område bilen befinner sig i. Föraren markerar också när bilen åter är ledig efter utförd beställning.

Via datorn anropas varje bil automatiskt ungefär en gång i minuten och registrerar var bilen befinner sig och om den är ledig. Kontroll av om taxametern är påslagen kan också göras.

Alla gjorda beställningar kan lagras i datorns minne tillsammans med uppgifter om tidpunkt för beställningen och inom vilket område beställningen har gjorts. Dessutom är det möjligt att registrera antalet bilar i trafik liksom antalet lediga bilar vid en viss tidpunkt. Även periodstatistik som t ex antal utförda uppdrag per tjänstgöringspass kan lagras.

Den information som erhålls genom det beskrivna systemet kan utnyttjas för att förbättra utbudsplaneringen samtidigt som den kan bilda underlag för trafikledning. Det är också möjligt att via datorn automatiskt dirigera lediga bilar från områden med överskott till sådana där brist på taxibilar råder eller kan förväntas uppkomma.



Figur. Trafikledningssystem för taxi - schematisk presentation  
(Ur Taxitrafiken 3, 1979)



## Sammanställning av remissyttranden

### 1 Taxis organisation

#### 1.1 Allmänna synpunkter

Remissinstanserna delar genomgående uppfattningen att taxis företagsstruktur behöver stärkas och finner det värdefullt att olika organisationsformer har diskuterats. Flera instanser ifrågasätter emellertid om de av utredaren förordade åtgärderna kan resultera i någon mera omfattande strukturförändring.

*Svenska taxiförbundet* framhåller att all ekonomisk verksamhet kräver planering och styrning. Ett huvudtema i utredningen är att skapa företag vilka genom samverkan i en lokal organisation skall svara för bl. a. växel-funktion, förhandlingsverksamhet, kommenderingsplaner m. m. Den beskrivna organisationen såsom den verkar i dag och vilken utredaren vill befästa rymmer en svårlöst ekvation. Målet är att samtidigt stärka både det enskilda taxiföretaget och den gemensamma administrativa överbyggnaden, föreningen; i realiteten är en stark förening ett resultat av att de enskilda företagen måste ge avkall på sin egen profilering och underordna sig flertalets uppfattning. Kooperationens, dvs. föreningens, styrka är allas delaktighet i besluten, svagheten är svårigheten att styra. En stark förening bygger således på en väl utvecklad solidaritet mellan taxiföretagen, ett fenomen vilket enligt utredaren inte är särskilt frekvent i dagens taxinäring. En omfattande attitydförändring hos flertalet av dagens taxiägare utgör således en förutsättning för en förändring. Utredaren konstaterar, i likhet med förbundet, att en ändring av nuvarande organisationsform inte i sig garanterar att "önskvärda egenskaper hos taxinäringen uppnås. Alternativa organisationsformer ger endast mer eller mindre goda förutsättningar för detta." Avgörande faktorer är i stället servicenivå, styrmöjligheter, resursutnyttjande samt ekonomi.

*Svenska transportarbetareförbundet* hänvisar till den av Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och transportarbetareförbundet till-satta s. k. strukturarbetsgruppen, av vars förslag bl. a. framgår

- att en omstrukturering av taxinäringen är nödvändig,
- att större företag i juridisk person bör ges företräde framför enbilsföretag,
- att aktieföretag förordas framför den ekonomiska föreningen,
- att i princip ett aktieföretag bör bildas i varje kommun och att ett för kommunen gemensamt beställningskontor ordnas,
- att alla nuvarande tillståndsinnehavare, som har taxitrafik som huvudsaklig sysselsättning, får rätt att förvärva aktier i bolaget,
- att det nuvarande turordningssystemet upphör, då ett bolag enligt gruppens förslag organiseras, och ersätts med viss förtur vid hembud av aktier,
- att ingen enskild aktieägare i princip bör kunna förvärva aktiemajoritet i bolaget – dock kan under vissa förhållanden kommunen inneha flertalet aktier eller helt äga bolaget,
- att kommunen utser en ledamot i bolagets styrelse och att de anställda bör ges möjlighet besätta en plats i styrelsen oavsett bolagets storlek,
- att trafiktillstånd inte bör kunna överlåtas och aktiepost inte kunna försäljas till utomstående,

att alla taxitrafiktillstånd i en kommun bör vara överförda på ett aktiebolag senast vid viss fastställd tid,

att regeringen bör fastställa de övergångsbestämmelser som krävs för den föreslagna strukturförändringen och att övergången sker etappvis, samt

att en rådgivande nämnd inrättas för att under övergångstiden medverka vid omstruktureringen av taxinäringen.

*Svenska kommunförbundet* anför att det kommunala engagemangets växande betydelse för taxinäringen leder i sig självt till berättigade krav på kommunalt inflytande och ansvar. Kommunerna måste även med hänsyn till sitt allmänna ansvar för servicestrukturen ges reella möjligheter att påverka utvecklingen. Kommunförbundets styrelse anser, att utredningens förslag kan bidra till en förbättring av taxinäringens situation i främst de stora tätorterna. Enligt styrelsens mening kan ett genomförande av utredningens förslag vara direkt olämpligt i glesbygd och mindre tätorter där en struktur med många små taxiföretag är att föredra.

*Landstingsförbundet* erinrar om att utredningens förslag läggs fram samtidigt som landsting och kommuner gemensamt håller på att ta över huvudmannaskapet för kollektivtrafiken i varje län. Helt naturligt är uppmärksamheten i det skedet framför allt inriktad på att klargöra organisationsformen, att avgränsa vilken kollektivtrafik som skall ingå, att fördela ansvar och inflytande mellan de två kommunala nivåerna samt att bestämma hur verksamheten framdeles skall finansieras. Först när huvudmannaskapet är etablerat – och i normalfallet skall det ha skett senast den 1 juli 1981 – kan uppmärksamheten mera odelat ägnas nästa huvudfråga, som har att göra med trafikens innehåll. Inriktningen måste då vara att söka använda den befintliga trafikapparaten på ett effektivare sätt, så att kostnaderna kan hållas under kontroll. Man kan förutse att det arbetet i sin tur kommer att leda över till ytterligare en väsentlig fråga. Det finns olika former av trafik som har nära anknytning till länshuvudmannens trafikansvar och som helt eller delvis bekostas av det allmänna. Hur kan den bäst fogas in i systemet? I ett 80-talsperspektiv handlar det för taxis del om kompletteringstrafik och om skolskjutsar, om sjuktransporter och om färdtjänst. Grovt räknat innebär det – och med ganska stora regionala variationer – hälften av taxis totala trafikvolym. Därmed torde det också bli ofrånkomligt att mera förutsättningslöst diskutera taxinäringens roll. Landstingsförbundets styrelse delar mot den här tecknade bakgrunden utredarens åsikt att långtgående ingrepp i företagsstruktur och arbetsformer för taxinäringen inte nu bör göras. Samtidigt tycks företrädare för taxi och det allmänna vara överens om att en del förändringar måste till, om näringen skall kunna fungera mera effektivt.

*Bussbidragsnämnden* efterlyser en högre grad av konkretisering vid beskrivningen av de modeller till förbättrad organisation som har tagits fram. I denna beskrivning saknas också en redovisning av vilka medel som erfordras för att det önskade målet skall kunna uppnås. Taxiägarna har hittills inte själva lyckats i nämnvärd utsträckning åstadkomma sådana organisatoriskt starka enheter som utredningen anger. Det hade enligt nämnden varit värdefullt, om utredningen även tagit upp frågan om kommunalt inflytande vid bildandet av större företagsenheter, t. ex. storbolag.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att det med hänsyn till de stora insatser samhället gör i taxitrafiken måste anses naturligt att samhällsorganen driver på utvecklingen. Om taxi inte själv klarar sina strukturproblem, anser länsstyrelsen att samhället måste träda in. Länsstyrelsen har sedan

länge som tillsynsmyndighet haft frågan under uppsikt. Bl. a. har beslut fattats om en omfattande samtrafik med trafikutövare inom skilda stationsorter i Storstockholmsområdet.

*Göteborgs kommun* konstaterar att hindret att få en mer samlad företagsform för taxi inte i första hand har varit lagstiftningen. Orsakerna är mer att söka internt inom taxinäringen. En förutsättning för att de föreslagna förändringarna skall bli meningsfulla torde vara att taxiförbundet och transportarbetareförbundet helhjärtat kan ställa sig bakom förslaget. En huvudfråga är därför i vilken grad förändringar sker genom frivillighet eller tvång. Erfarenheterna från tidigare taxiutredningar antyder emellertid att frivilliglinjen slutligen kan komma att visa sig svårframkomlig. I en sådan situation kan det finnas behov av att mer aktivt kunna driva fram förändringar. Utredningens förslag innebär emellertid obetydliga sådana möjligheter. Man bör därför närmare följa utvecklingen för att utröna vilka ytterligare åtgärder som kan bli nödvändiga.

*AB Örebro läns regionaltrafik* instämmer i utredarens konstaterande att taxinäringen är i behov av en omstrukturering mot större enheter. Bolaget efterlyser dock mer långtgående förslag angående åtgärder som leder till en sådan omstrukturering. Det finns enligt bolagets uppfattning inget som tyder på att taxinäringen av egen kraft skulle omstruktureras till större enheter genom den författningsändring som utredaren föreslår.

*Konsumentverket* erinrar om att samhället tar en betydande del av taxis transportkapacitet i anspråk för bl. a. transporter av skolbarn, åldringar och handikappade. I storstäderna är de transporter som samhället efterfrågar av mycket stort omfång. Enligt konsumentverkets mening bör övervägas om inte konsumenternas intressen bättre skulle kunna tillgodoses, om den del av taxis totala arbete som betalas av samhället i de största kommunerna särskildes från den del som betalas direkt av de enskilda konsumenterna. De samhällsbetalda transporterna skulle då kunna administreras av dessa kommuner och dimensioneras och anpassas efter de samhällliga behoven. De transporter som betalas av de enskilda konsumenterna skulle kunna utföras inom en betydligt friare ram än nu. Det skulle knappast finnas anledning att inom denna fria sektor upprätthålla någon form av etableringskontroll. Inom den fria sektorn skulle – liksom i andra branscher utan etableringskontroll – olika former av företagande finnas. Exempelvis borde det vara möjligt att – vid toppbelastningar av olika slag – låta bilar som normalt inte används i taxitrafik komma till användning. Konsumentverket föreslår att dessa frågeställningar övervägs ytterligare.

## 1.2 Alternativa organisationsmodeller för taxi i tätort

Utredarens synpunkter lämnas utan erinran av det stora flertalet remissinstanser. Behovet av flexibilitet i möjligheterna att välja företagsform framgår klart. Några instanser efterlyser bättre styrmedel för samhället, medan några menar att ett ökat inslag av konkurrens behövs.

*Svenska taxiförbundet* poängterar vikten av att möjligheter ges att driva taxitrafik i alternativa företagsformer. Lika viktigt som detta är för den enskilde företagaren är det för samtliga i Kooperationen att alternativa former för den gemensamma organisationen inte hindras genom lagstiftning. Därför bör enligt förbundet förutsättningar skapas som gör det möjligt att ombilda de lokala ekonomiska föreningarna till bl. a. förvaltningsbolag.

*Svenska transportarbetareförbundet* förordar, såsom framgått under avsnitt 1.1, det s.k. storbolaget.

*Svenska kommunförbundet* erinrar om att dess styrelse tidigare har uttalat att aktiebolaget synes vara den bästa företagsformen, om man skall genomföra en mera genomgående strukturförändring. Denna uppfattning har inte delats av taxi och mot bakgrund av att strukturarbetsgruppens tidigare förslag inte har givit några resultat måste enligt styrelsens uppfattning förutsättningarna nu förändras på annat sätt så att taxi får en organisation som kan bidra till en bättre teknisk och ekonomisk effektivitet i verksamheten. Styrelsen kan därför ansluta sig till utredarens förslag med alternativa organisationsmodeller för taxiverksamheten. Möjligheterna att möta kraven på effektivitet med en reell konkurrens mellan taxiföretag eller koalitioner av företag måste dock bedömas som mycket små.

*Riksrevisionsverket* anser att det vid en bedömning av lämplig organisationsform är väsentligt att beakta att den samhällsbetalda delen av taxiverksamheten (skolskjutsar, kompletteringstrafik, färdtjänst m. m.) utgör hälften av verksamheten. Vidare synes det enligt verket viktigt att beakta det starka behovet av samordning mellan kollektivtrafik å ena sidan och taxiverksamhet å andra sidan. RRV finner mot denna bakgrund att man i varje fall i mera folkrika kommuner i första hand bör överväga den s. k. storbolagsmodellen. Dessa storbolag synes härvid böra inordnas i eller samordnas med länsbolagen för kollektivtrafik. I glesbygdskommuner torde den s. k. föreningsmodellen ligga närmast till hands. RRV anser också att de skäl som talar för en samordning mellan storbolagen och länsbolagen för kollektivtrafik även talar för att beställningscentralerna drivs av länsbolagen för kollektivtrafik i de fall man väljer föreningsmodellen.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* framhåller att länsstyrelsens ställningstagande till organisationsmodell görs mot bakgrund av förhållandena i länet. Med hänsyn till ortsstorleken i länet finner länsstyrelsen föreningsmodellen ändamålsenlig. Varje förening bör omfatta en kommun och föreningen bör fungera som de helcentraliserade lastbilscentralerna. Samtliga taxiföretag inom kommunen bör tillhöra föreningen som har beställningscentral. Stationeringen av bilarna kan vara utspridd. Härigenom bör enligt länsstyrelsens mening den eftersträlvade effektivitetshöjningen och samordningen uppnås.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* menar att i tätortsorganisationen effektiviteten väsentligt skulle kunna höjas om organisationer av typen lastbilscentraler inrättades. Länsstyrelsen skulle härigenom om det är angeläget – på samma sätt som nu gäller – kunna förena tillståndsinnehavet med krav om anslutning till sådan förening. Sådan förening får självklart inte vägra inträde för medlem som länsstyrelsen anvisar. Något hinder för "centralen" att ha egna tillstånd bör inte heller föreligga enligt länsstyrelsen.

*Göteborgs kommun* menar att det väsentliga inte är om taxi drivs i form av enbilsföretag eller i form av företag med ett antal bilar. Det väsentliga är att det inom varje taxiförening centralt samlas befogenheter som gör att taxi utåt kan uppträda som ett samlat företag. Det gäller exempelvis i kontakterna med kunder, myndigheter, leverantörer m. fl. Detta bör stimuleras av länsstyrelserna. Ett sätt att göra detta skulle vara att i varje taxitillstånd skriva in ett krav på att frågor beträffande bl. a. marknadsföring, avtal med storkunder, fordonsplanering m. m. skall handhas av en central enhet inom taxiföreningen. Nuvarande lagstiftning torde dock inte

tillåta detta. Kommunen menar därför att länsstyrelserna bör ges instrument för att säkerställa att sådana förändringar successivt genomförs.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anför att ett genomarbetat underlagsmaterial i form av detaljstudier av lönsamheten vid olika företagsformer borde ligga till grund för taxis diskussioner med bl. a. tillståndsmyndigheterna. Dessa synnerligen viktiga frågor har inte blivit belysta i utredningen.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* delar utredningens uppfattning att de lokala förhållandena bör få ligga till grund för företagsstrukturen. Utgångspunkten bör vara att erhålla en så rationell trafik som möjligt. Detta bör även gälla för tillståndsgivningen. Länsstyrelsen vill dock peka på att det i utredningen helt saknas ekonomiska bedömningar av de olika företagsformerna. Sälunda har inga ekonomiska fördelar kunnat påvisas för vare sig taxiföretagen, samhället eller resenärens beträffande de skilda organisationsformerna.

*Stockholms kommun* anför att ett större inslag av konkurrens är nödvändigt för att framtinga en pris- och serviceutveckling som ligger i linje med konsumentintressena. Därför måste såväl etablerings- som prissättningsrätten bli friare. Det finns också skäl att överväga ett system med mer än en beställningscentral.

*Näringsfrihetsombudsmannen* erinrar om att det i betänkandet diskuteras olika organisationsmodeller av vilka en avser att möta kraven på effektivitet genom att införa reell konkurrens mellan taxiföretag eller sammanslutningar av taxiföretag. Detta kan enligt utredaren stimulera till självverksamhet i riktning mot ett mera rationellt kapacitetsutnyttjande. NO kan instämma i denna uppfattning. Utredarens diskussion av denna modell präglas emellertid enligt NO inte av någon större fantasi och entusiasm. Som framträdande nackdelar anføres i utredningen två skäl. Ett skäl är att anläggningar i form av förmedlingscentraler, taxistationer m. m. måste mångfaldigas på en ort. Utredaren synes, framhåller NO, mena att detta förhållande skulle uppväga fördelarna av en hög inre effektivitet i företagen. En sådan ståndpunkt innebär enligt NO att man underkänner konkurrens mellan flera företagsenheter som ett medel att nå en samhällsekonomiskt riktig resursanvändning. För flertalet andra varu- och tjänsteområden hävdas i vårt ekonomiska system den motsatta uppfattningen. Den andra nackdelen som i betänkandet förs fram mot en konkurrensmodell i taxinäringen är att en sådan inte kan garantera ett tillräckligt utbud av service under perioder av låg efterfrågan och/eller i områden med litet trafikunderlag. Gentemot denna ståndpunkt behöver enligt NO endast göras den invändningen att det i praktiken har visat sig att inte heller en reglering kan ge sådana garantier. Slutligen framhåller NO i likhet med utredningen att det inte är möjligt att i generella termer ange lämplig storlek på företagen eller den lämpliga företagsformen. I ett konkurrensystem skulle givetvis de olika företagen kunna representera olika företagsformer.

*Konsumentverket* anser att frågorna om olika slags företagsformer, bl. a. olika stora företag, föreningsmodell och konkurrerande taxiföretag måste övervägas ytterligare. Verket finner vidare att utredaren inte i tillräcklig utsträckning har beaktat behovet av flexibilitet i taxiförsörjningen med hänsyn till toppbelastning per dag, vecka och årstid. Möjligheterna att bättre anpassa utbudet av bilar till efterfrågan bör prövas. På många håll i storstäderna utomlands har man bättre lyckats lösa denna fråga. Verket pekar på att konsumentombudsmannen tidigare har framfört förslag om att man borde skapa utrymme för enklare företagsformer och därmed uppnå

ökad konkurrens och möjlighet till snabb anpassning till variationer i kundunderlaget. Dessa enklare företagsformer – företrädesvis enbilsföretag med bilar som eljest inte behöver användas till taxibilar – skulle ges möjlighet att hålla bilar i taxitrafik vid efterfrågetoppar. Detta förutsätter även att det inom taxisystemet skapas större möjligheter än i dag att ta ut olika stora färdavgifter.

### 1.3 Organisation av taxi i glesbygd

Utredarens överväganden tillstyrks eller lämnas utan erinran nästan genomgående. Endast ett fåtal remissinstanser har anfört synpunkter.

*Svenska kommunförbundet* erinrar – med anledning av utredningens förslag om att tillståndsgivningen bör ges en sådan inriktning att glesbygdstaxi behandlas mera liberalt i fråga om tilldelning av tillstånd – om att en alltför liberal tillståndsgivning också kan skapa bekymmer. Kommunförbundets styrelse förutsätter att kommunernas synpunkter blir av avgörande betydelse för om tillstånd skall beviljas eller ej. Även inom glesbygden måste man ställa krav på effektivitet och tillvarata de samarbetsmöjligheter som kan finnas.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* framhåller att det för taxitrafiken i glesbygd är svårare att finna lösningar. Den enskilda glesbygdstaxin kan under stora delar av dagen vara upptagen av samhällsbetalda körningar med sämre service för allmänheten som följd. Någon annan taxi kanske inte finns inom rimligt avstånd för att hålla beredskap. Utredaren pekar på anslutning av glesbygdstaxin till närmaste tätortsorganisation där så är möjligt. Länsstyrelsen finner förslaget väl värt att pröva.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser det mindre lämpligt att införa krav om att t. ex. glesbygdstaxi skall anslutas till närmaste tätortsorganisation. Strukturförändringar inom taxi i glesbygden måste till stor del bedömas utifrån situationen i det enskilda fallet. Av betydelse är att bibehålla ett flexibelt sätt att lösa de skilda transportuppgifter som ankommer på taxi inom ramen för en planerad och samordnad kollektiv trafikförsörjning. En sådan planering måste vila på ett förtroendefullt samarbete mellan den nya huvudmannen, den enskilda kommunen och företrädare för taxinäringen.

### 1.4 Åtgärder för att förbättra företagsstrukturen

#### 1.4.1 Rätten för juridiska personer att driva taxitrafik

Utredarens förslag om slopande av kravet på särskilda skäl för att taxitrafiktillstånd skall kunna meddelas juridisk person tillstyrks nästan genomgående av de remissinstanser som har yttrat sig i denna del. Endast Svenska transportarbetareförbundet och länsstyrelsen i Stockholms län motsätter sig förslaget. Några remissinstanser gör påpekanden om de konsekvenser för tillståndsprövningen som ett slopande av kravet på särskilda skäl skulle medföra.

*Svenska taxiförbundet* anför att förbundet i remissvar över tidigare utredningar har redovisat uppfattningen att det är väsentligt att lagstiftningen inte lägger hinder i vägen vid lösningen av organisationsfrågan. Förbundet delar alltså utredarens uppfattning att kravet på "särskilda skäl" bör utgå ur den författningsmässiga regleringen.

*Svenska kommunförbundet* erinrar om att utredarens förslag beträffande organisationen, som tillstyrks av kommunförbundets styrelse, innebär att

taxiförbundets synpunkter i dess yttrande över strukturarbetsgruppens förslag i allt väsentligt har tillgodosetts. Följaktligen utgår styrelsen från att taxiförbundet – om "särskilda skäl" slopas – på ett mera kraftfullt sätt än hittills verkar för en struktur som tillgodoser kommunernas krav på en effektivisering av taxis verksamhet och som på ett mera påtagligt sätt kan verka återhållande på taxeutvecklingen.

*Svenska transportarbetareförbundet* anser att nuvarande krav på "särskilda skäl" för att tillstånd till taxitrafik skall kunna meddelas juridisk person bör kvarstå i avvaktan på att strukturarbetsgruppens eller annat motsvarande förslag har beslutats.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att ett genomförande av förslaget uppenbart skulle innebära en ännu svagare näring. Möjligheterna till okontrollerade köp och försäljningar av små företag skulle öka. En väl fungerande taxiorganisation måste bygga på de enskilda förarnas arbetsinsats och på samverkan mellan dessa. En utveckling där ett fåtal stora företag är tongivande vore olycklig. I stället bör samverkan i kooperativa former övervägas. I ett samarbete t. ex. i Stockholms län är det angeläget att detta sker med om möjligt hela länet som bas. Glesbygdens och ytterområdets taxiföretag måste kunna konkurrera på lika villkor.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller att ett slopande av kravet på särskilda skäl i viss utsträckning kan föra med sig att möjligheterna att genom överlåtelseprövning styra utvecklingen inom branschen i någon mån minskar. Detta gäller då tillstånd en gång utfärdats för exempelvis aktiebolag. Eftersom överlåtelse av aktier i ett bolag inte förändrar själva bolaget som juridisk person påverkas inte heller utfärdat tillstånd av sådan överlåtelse. Samhället kan i den situationen således inte medverka till en eventuellt önskad strukturomvandling. Prövningen av ansvarig trafikutövare för aktiebolag kan självfallet inte ges sådan inriktning att strukturfrågorna beaktas vid sådan prövning. Ett slopande av det angivna kravet kan alltså i vissa situationer konservera bestående branschstruktur. Det sagda medför dock enligt länsstyrelsens mening inte så betydande olägenheter att utredarens förslag i detta avseende inte bör komma till utförande.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har intet att erinra mot att kravet på "särskilda skäl" slopas och att det därmed underlättas för juridisk person att erhålla taxitillstånd. Länsstyrelsen vill dock påpeka att den lämplighetsprövning som nu sker av den som ansöker om nytt taxitillstånd eller om att få "överta" annans tillstånd endast kan ske i begränsad omfattning om tillstånd meddelas juridisk person.

#### 1.4.2 Turordningsprincipen

Utredarens förslag att turordningsprincipen skall slopas och att ökad vikt skall läggas vid prövningen av sökandens personliga lämplighet tillstyrks eller lämnas utan erinran av nästan alla remissinstanserna.

*Svenska taxiförbundet* anser i likhet med utredaren att stor vikt bör läggas vid lämplighetsprövningen vid tillståndsgivning. En ytterligare genomströmning genom branschen kan enligt förbundet inte anses bidra till den önskvärda stabiliteten. Därför tillstyrker förbundet förslaget att genomgången lämplig branschpassad utbildning skall vara ett av kraven vid tillståndsgivning.

*Svenska transportarbetareförbundet* anser att turordningsprincipen bör följas tills vidare i avvaktan på att strukturarbetsgruppens eller annat motsvarande förslag beslutats och börjar tillämpas.

*Svenska kommunförbundet* förutsätter att taxiförbundet i samråd med

transportarbetareförbundet söker finna lösningar som underlättar för tillståndsmyndigheterna att gå ifrån den praxis som hittills har tillämpats enligt turordningsprincipen.

*Rikspolisstyrelsen* anför starkt kritiska synpunkter i fråga om de s. k. turordningskommittéernas verksamhet, se vidare avsnitt 2.2.1.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län*, som också tillstyrker att turordningsprincipen slopas, anför att lämplighetsprövningen av sökanden uteslutande bör ha sin utgångspunkt i dennes yrkeskunnande, vandel och ekonomiska förhållanden samt andra omständigheter som kan vara av betydelse. Länsstyrelsen anser att sökanden bör ha de insikter i ekonomi och administration som numera krävs för att sköta ett företag.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* anför att om kravet beträffande särskilda skäl för tillstånd till juridisk person slopas, torde detta relativt automatiskt leda till att "äldsteförarprincipen" också upphör att tillämpas. Länsstyrelsen delar i detta avseende utredarens uppfattning. I länet har under senare tid "äldsteförarprincipen" tillämpats endast inom Jönköpings taxiförening. Enligt länsstyrelsens mening har det skett en så stor allmän förändring inom taxinäringen sedan principen infördes, att det inte längre finns några sakliga skäl av vikt att tillämpa principen i fortsättningen. Vidare gäller även beträffande "äldsteförarprincipen" vad länsstyrelsen tidigare anfört angående överlåtelse av aktier i bolag. Sedan tillstånd väl utfärdats för juridisk person kan genom aktieöverlåtelse tillståndet "överföras" till annan person utan att överlåtelseprövning kommer till stånd.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har i och för sig inte något att erinra mot att turordningsprincipen vid tillståndsgivningen bryts. Vad som emellertid inger allvarliga betänkligheter är enligt länsstyrelsen att utredningen inte klarlagt vilka principer som skall gälla för fördelningen av tillstånd sedan turordningsprincipen upphört och juridiska personer jämställts med fysiska personer i fråga om möjligheterna att erhålla tillstånd. I och med att antalet tillstånd genom behovsprövning är begränsat måste någon regel gälla för fördelning av tillstånden. I Göteborgsregionen finns dels ett antal juridiska personer, dels ett 100-tal taxiförare som kan antas komma att konkurrera om taxitrafiktillstånd varje gång sådana blir "lediga". Om regler för fördelningen saknas torde flertalet av länsstyrelsens beslut i dessa ärenden komma att överklagas till regeringen ända tills en fast praxis för tilldelningen har utbildats. Att låta lämpliga fördelningsprinciper framkomma genom överläggningar mellan tillståndsmyndigheten, taxis organisation och facket förefaller inte vara någon lämplig lösning. Såsom torde komma att framgå vid en sammanställning av remissyttrandena över föreliggande lagförslag är meningarna mycket delade i frågan om taxiverksamheten skall bedrivas av "enbilsåkare" eller i större utsträckning än hittills av bolag. Länsstyrelsen vill med hänsyn till det anförda understryka vikten av att principerna för tillståndsfördelningen närmare klarläggs innan nuvarande ordning ändras.

*Göteborgs kommun* tillstyrker i princip förslaget att bryta den s. k. äldsteförarprincipen. Det kan bidra till att vitalisera taxis företagsform. Samtidigt konstateras att utredningen inte har lämnat något egentligt alternativ till äldsteförarprincipen. I och med att antalet tillstånd är begränsat torde det enligt kommunen behövas någon form av turordning, i varje fall för de tillstånd som ligger på enskilda personer. Tillstånden bör också lämnas i sådana former att "handel" inte uppstår med själva taxitillståndet. Innan äldsteförarprincipen överges bör dessa frågor enligt kommunens mening analyseras närmare.

Umeå kommun menar att förslaget om slopande av turordningsprincipen kan vara bra i de fall bolag bildas. Om så inte sker finns det vid slopandet av turordningen risk för att företagen övertas av personer som inte har förutsättningar för att driva företaget. Det är då bättre att bibehålla turordningsprincipen.

## 2 Taxis roll i trafiksystemet, tillståndsgivning m. m.

### 2.1 Taxi i den kollektiva transportförsörjningen

#### 2.1.1 Allmänna synpunkter

Svenska kommunförbundet instämmer i utredarens uppfattning att taxis roll i den kollektiva transportförsörjningen till stor del är en fråga om vilket samarbete som kan utvecklas mellan taxi och huvudmännen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken. Förbundsstyrelsen understryker emellertid att ett fortsatt samarbete med primärkommunerna är av väsentlig betydelse, eftersom dessa i många fall kommer att svara för färdtjänst, skolskjutsning m. m. under lång tid framöver.

Bussbidragsnämnden delar utredningens uppfattning att taxi framdeles bör få utökade uppgifter såväl vad beträffar taxis traditionella trafikuppgifter som nya uppgifter inom ramen för den kollektiva trafikförsörjningen. Redan i dag utnyttjas taxi i stor utsträckning för att utföra bl. a. kompletteringstrafik. Nämnden kan vitsorda att denna trafikform på senare år har fått en allt större betydelse som komplement till eller ersättning för buss- trafik i områden med svagt trafikunderlag. Den har av såväl trafikanter som trafikplaneringsorgan bedömts som värdefull. Taxi kan också med fördel nyttjas för andra kollektiva trafikuppgifter, t. ex. att utföra vissa turer med låg beläggning på linjer som eljest trafikeras med buss. Nämnden vill därför framhålla vikten av att i den lokala och regionala trafikplaneringen möjligheterna att utnyttja taxi tillvaratas och att ett samarbete mellan taxi och de ansvariga huvudmännen för den kollektiva trafiken kommer till stånd.

Statens pris- och kartellnämnd anser det angeläget att även taxis verksamhet kommer att ingå i den trafikplanering som kommer att bedrivas på länsnivå.

I fråga om landstingsförbundets synpunkter hänvisas till avsnitt 1.1.

Konsumentverket stöder tanken på att man prövar systemet med linjebilar, som enligt verket på många håll utomlands visat sig tillgodose ett behov hos konsumenterna.

Länsstyrelsen i Uppsala län vitsordar att taxi har fått en ökad betydelse i den kollektiva transportapparaten. Antalet samhällsbetalda uppdrag – färdtjänst, skolbarnstransporter, sjuktransporter m. m. – har ökat kraftigt under senare år. Denna utveckling kräver enligt länsstyrelsen ett nära samarbete mellan taxi och de ansvariga huvudmännen för den kollektiva trafiken.

Länsstyrelsen i Örebro län menar att utredningen inte har tagit tillräcklig hänsyn till att vissa län redan i dag driver kollektivtrafik i egen regi. I Örebro län finns ett väl fungerande kommun- och landstingsägt trafikföretag, AB Örebro läns regionaltrafik (Länsbussarna). Under de senaste åren har Länsbussarna gjort så betydande förbättringar av såväl den lokala som regionala kollektivtrafiken med buss, att det nu finns skäl att påbörja en översyn av hela trafikapparaten. Taxinäringen ansvarar för betydande

delar av kompletterings- och skolskjutstrafiken, sjuktransporterna samt färdtjänsten. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det därför av stor vikt för den fortsatta uppbyggnaden av Länsbussarna, om taxinäringen verkar för övergång till taxibolag eller taxiföretag i kooperativ form och därmed bidrar till att underlätta diskussioner om arbetsfördelning av de totala kollektiva transporterna på något längre sikt.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* menar att en samordning med den kollektiva trafiken måste komma till stånd. Denna samordning är speciellt intressant om taxi har resurser att sätta in under den befintliga linjetrafikens högfrekventa tid. Länsstyrelsen anser vidare att den samåkning och linjetrafik som skisseras i utredningen är svår att skilja från den verksamhet som huvudmannen för kollektivtrafiken skall vara ansvarig för. Därför måste det av kommande lagstiftning klart framgå att huvudmannen och/eller kommunerna är ansvariga för den kollektivtrafik som går på i förväg bestämda tider.

*Svenska busstrafikförbundet* menar att basen i den lokala och regionala kollektivtrafiken under överskådlig tid kommer att utgöras av busslinjetrafik, som i sig innehåller stora möjligheter till flexibilitet. Till de delar som det kan vara fördelaktigt från bl. a. driftekonomiska utgångspunkter att komplettera denna trafik med insats av taxibilar, torde det i regel vara organisatoriskt enklast och mest ändamålsenligt att göra detta inom ramen för det driftansvar som åvilar busslinjeföretagen. Det är i dessa företag, som man närmast har att göra den driftekonomiska och trafiktekniska uppföljningen av den politiskt anvisade standardnivån för utbudet av kollektivtransporttjänster. Insatser av kompletterande transportresurser vid sidan av eller utöver linjeföretagens egna bör alltså i första hand upphandlas och administreras genom dessa företag samt trafiktekniskt och informationsmässigt samordnas med linjetrafikföretagens eget trafikutbud. Självklart måste de aktuella samordningslösningarna bygga på ett nära samarbete mellan taxi och de ansvariga huvudmännen för den kollektiva trafiken, men det är från samordningssynpunkt minst lika angeläget med ett direkt samarbete mellan taxi och de driftansvariga linjetrafikföretagen för att uppnå ett mer rationellt utnyttjande av de samlade trafikresurserna.

*AB Örebro läns regionaltrafik* anför att mot den bakgrund och erfarenhet bolaget har kan det se vissa områden där taxi, förutom i form av traditionell taxitrafik, kan ingå som en del i ett väl fungerande kollektivtrafiksystem. Dels kan de redan nu existerande delarna kompletteringstrafik, skolskjutsning och färdtjänst förbättras och byggas ut, dels finns nya för taxi oprövade uppgifter. Bolaget tänker då på organiserad anslutningstrafik till tåg och bussar samt körning av vissa turer i linjetrafik i udda tidslägen och med litet trafikunderlag. Härutöver finns enligt bolaget vissa intressanta områden där samordningar är tänkbara. Taxis telefonväxlar, vilka är öppna dygnet runt, skulle kunna anlitas t. ex. för att lämna upplysningar till allmänheten om tåg- och busstider under icke kontorstid. Vidare skulle taxi genom sina telefonväxlar kunna ingå i ett beredskapssystem för kollektivtrafiken särskilt på tider som ligger utanför trafikföretagens trafikdygn.

*Södermanlands läns Trafik AB* framhåller att taxi måste ingå som en del i den totala trafikplaneringen. Bolaget ser taxitrafiken som ett viktigt komplement till busstrafiken när trafiken skall planeras för ett område eller en region. I områden med litet trafikunderlag är taxi att föredra som trafikutövare. Det är då viktigt att taxesättningen anpassas till dessa förutsättningar, vilket också utredningen berört.

TCO anser att taxitrafiken måste ägnas ökad uppmärksamhet i framtiden. Både när det gäller möjligheten att öka arbetstillfällenas tillgänglighet och när det gäller persontransporter i allmänhet bör taxi få en viktig och utökad roll. Det är vidare naturligt att samhället genom omfattningen av de tjänster det köper från taxi ägnar taxiverksamheten större intresse. Utredningen har, enligt TCO, i mycket begränsad mån berört sambandet mellan taxi och övrig kollektivtrafik. I länen pågår för närvarande en organisatorisk uppbyggnad av landstingskommunala huvudmän för den kollektiva persontrafiken. Enligt TCO:s mening hade det varit av intresse att få belyst för- resp. nackdelar med ett närmare organisatoriskt samband mellan taxi och dessa huvudmän. Utredningen har inskränkt sin bedömning av lämplig organisationsform till frågan om s. k. storbolag, den s. k. föreningsmodellen och ev. konkurrerande taxiföretag. Man kan enligt TCO:s mening utgå från att det vore ur både ekonomisk synpunkt och när det gäller servicen en fördel att närmare ta till vara samordningsmöjligheterna mellan t. ex. buss- och taxitrafiken. Denna fråga är angelägen och bör närmare prövas.

### 2.1.2 Trafiktekniska frågor

Utredarens uppfattning att man så långt det är möjligt bör likställa taxi med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening delas eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser. I några remissvar framförs uppfattningen att hithörande frågor får bedömas från fall till fall under hänsynstagande till lokala förhållanden.

*Svenska taxiförbundet*, som delar utredarens uppfattning att taxi har en viktig roll i den kollektiva transportförsörjningen, anser att en nära samverkan med huvudmannen för den kollektiva persontrafiken är av största vikt vad gäller de rent trafiktekniska frågorna såsom kollektivfiler. Förbundet vill också understryka nödvändigheten av att taxi av kommunerna ges generell rätt till parkering i 30 minuter av det slag som sedan mer än ett år gäller i Stockholm.

*Svenska transportarbetareförbundet* delar utredarens uppfattning att det är väsentligt att man så långt möjligt likställer taxi med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening. Så bör ske när det gäller möjligheten att utnyttja kollektivfiler och bussgator, att stanna på stoppförbud för av- och påstigning samt rätt att parkera i 30 minuter på gata med parkeringsförbud i likhet med vad som är fallet i Stockholm.

*Svenska kommunförbundet* anför att utvecklingen utan tvekan kommer att medföra ett behov av att ta taxis tjänster i anspråk i ökande omfattning, bl. a. som en följd av att riksfärdtjänsten införs, men även i övrigt måste taxi i högre grad än hittills kunna utnyttjas i den kollektiva transportförsörjningen. En förutsättning härför synes dock vara, som utredaren framhåller, att man i trafikteknisk mening så långt det är möjligt likställer taxi med kollektivtrafiken. Förbundets styrelse har tidigare i skilda sammanhang som sin mening framhållit att taxi är en del av den kollektiva trafiken och följaktligen kan styrelsen ansluta sig till vad utredaren har framfört med den reservationen att det måste tillkomma varje kommun att själv avgöra i vilken omfattning taxi får utnyttja kollektivtrafikfiler m. m.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser det självklart att likställa taxi så långt det är möjligt med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening. Sedan flera år har t. ex. taxi i länet av framkomlighetsskäl medgett rätt att trafikera kollektivfiler. Stockholms kommun har vidare medgett taxi vissa parkeringslättnader såsom angetts i betänkandet.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* finner det rimligt att taxi så långt det är möjligt likställs med kollektivtrafiken i trafiktekniskt hänseende.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att framkomligheten för taxi på allt sätt bör underlättas. Taxi bör därför i princip ha rätt att utnyttja kollektivtrafikfiler. Undantag bör endast göras i de fall då tillämpningen av principen skulle innebära en risk för att kollektivtrafiken hindras.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* menar att några generella regler inte kan slås fast på detta område. Trafiksäkerhetsskäl och framkomlighetsmöjligheterna för de kollektiva trafikmedlen kan tala mot förslagen likställighet. En bedömning får ske från fall till fall. En lämplig lösning synes vara att företrädare för taxi – såsom sker i Göteborgs kommun – får tillfälle att delta i trafikplaneringen i kommunerna.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* finner att taxi rimligen borde likställas med den egentliga kollektivtrafiken i trafikteknisk mening, eftersom taxi numera måste anses tillhöra den kollektiva transportförsörjningen.

*Göteborgs kommun* instämmer i att taxi alltmer måste uppfattas som en del av kollektivtrafiken. Taxitrafik kan dock inte generellt likställas med kollektivtrafik. För Göteborgs del är det inte lämpligt att generellt öppna kollektivfilerna för taxi. En orsak är att kollektivfilerna normalt ligger mitt i gatan och är avgränsade från annan trafik. Diskussioner med företrädare för taxi har också visat att man i första hand är intresserad av att kunna passera zongränser, göra vissa annars förbjudna svängar etc. Taxi vill också kunna korttidsparkera på fler ställen, exempelvis utanför hotell och restauranger. Dessutom finns önskemål om att kunna utnyttja vissa delar av kollektivfilerna, i första hand mellan hållplatser. Kommunen menar att sådana speciella trafikplaneringsfrågor beträffande taxi lämpligen bör lösas från kommun till kommun och från fall till fall – inte genom att generellt jämställa taxi med kollektivtrafik.

*Malmö kommun* finner det inte vara riktigt med ett generellt medgivande för taxi att utnyttja de för linjetrafiken reserverade körfälten och gatorna. Vid avgöranden i sådana frågor bör resp. Ortslokala förhållanden bli tungt vägande. I Malmö uppmärksammas frågan i aktuella undersökningar och bedömningar hos lokaltrafikstyrelsen. Resultaten härav avvaktas. Ett medgivande att parkera i 30 minuter även där parkeringsförbud råder skulle helt motverka den effekt man önskar åstadkomma med förbudet. Förslaget i denna del avstyrks av kommunen.

*AB Örebro läns regionaltrafik* ansluter sig till utredarens förslag att taxi skall jämställas med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening och ges möjlighet att trafikera bussgator och kollektivkörfält etc. Detta dock under förutsättning att taxi ingår som en planerad del av kollektivtrafikförsörjningen och inte konkurrerar med övrig kollektivtrafik.

*Svenska busstrafikförbundet* anser att även de av utredningen antydda kommunala åtgärderna för att så långt möjligt likställa taxi med kollektivtrafiken i trafikteknisk mening i första hand bör prövas inom ramen för linjetrafikföretagens ansvar för fullföljandet av uppställda krav på kollektivtrafikens standard i olika hänseenden. De särskilda rättigheter, som i sådana fall kan bli aktuella för taxi i de lokala trafikföreskrifterna, behöver därigenom inte innebära några svåra problem. Det måste anses närmast självklart att taxibilar bör få utnyttja särskilda leder och anordningar för den kollektiva trafiken, när de utför transportuppgifter inom denna ansvarsram.

*Svenska lokaltrafikföreningen* anför en från utredaren avvikande uppfattning. Begreppet kollektivtrafik inrymmer, framhåller lokaltrafikför-

eningen, flera olika slags trafikformer såsom linjetrafik, beställningstrafik, turisttrafik, färdtjänst, kompletteringstrafik m. m. Kollektivkörfält och bussgator är emellertid inrättade i första hand för den kollektiva *linjetrafiken*. Till denna kategori räknas inte taxi annat än i undantagsfall, t. ex. då taxi ingår som en planerad del av kollektivtrafiken och vid vissa tider eller i vissa reserelationer utgör en ersättning för den traditionella linjetrafiken med buss. Körfält och bussgator syftar till att förbättra framkomligheten och regulariteten för linjetrafiken. Den övriga trafik, som trafikerar de reserverade gatuutrymmena, måste därför kunna följa samma trafikrytm som linjetrafiken. Detta är inte fallet med taxi vars framkomlighet vid användande av körfält ibland snarare kan försämrats än förbättras. Ett skäl för taxi att använda reserverade körfält och bussgator, som ibland anförs är, framhåller lokaltrafikföreningen, att taxi skall ges möjlighet att hämta upp och släppa av passagerare i anslutning till fastighetsentréer. Ett generellt tillstånd för taxi att med denna motivering få använda reserverade körutrymmen skulle dock innebära att framkomligheten för linjetrafiken försämrats samtidigt som trafiksäkerheten kan äventyras då både bussar och taxi tvingas till inbrytningar i annat körfält för att klara förbikörningar. En ytterligare faktor, som bör uppmärksammas i sammanhanget, är att en ny vägmärkesförordning trädde i kraft den 1 juli 1979. Enligt denna får reserverade körfält generellt endast trafikerats av fordon i linjetrafik, mopeder och cyklar. Utredningens förslag förutsätter således en ändring av vägmärkesförordningen som lokaltrafikföreningen inte är beredd att stödja. Föreningen avstyrker således bestämt utredningens förslag om att öka taxis möjligheter att använda för busslinjetrafiken reserverade körfält och gator.

*Svenska handelskammarförbundet* anser att ett rationellare utnyttjande av taxis kapacitet förutsätter ett bättre samarbete mellan näringen och den traditionella kollektivtrafiken och förbundet tillstyrker därför bl. a. att taxi ges samma trafiktekniska rättigheter som busstrafiken.

## 2.2 Tillståndsgivningens närmare inriktning

### 2.2.1 Behovsprövningen

Utredarens uppfattning att behovsprövningen bör vara kvar delas av eller lämnas utan erinran av nästan alla remissinstanserna. Endast några instanser har anfört kritiska synpunkter.

Remissinstanserna instämmer också allmänt i utredarens förslag att ansökningar om tillstånd till taxitrafik skall remitteras till resp. huvudman för den regionala trafiken. Det framhålls också att ansökningar bör remitteras till primärkommunerna.

De instanser som har anfört kritiska synpunkter i fråga om behovsprövningen är följande:

*Rikspolisstyrelsen* anför att styrelsen inte utan vidare kan dela utredarens uppfattning att behovsprövningen fyller en viktig funktion från trafikförsörjnings- och trafikplaneringssynpunkt. Denna fråga hade bort utredas närmare och exempelvis jämförelse göras med utländska taxisystem där behovsprövning inte görs. Den nu tillämpade ordningen för behovsprövningen på grundval av de s. k. turordningskommittéernas förslag kan kritiseras. Förslagen har i hög utsträckning uppfattats som bindande för tillståndsmyndigheterna. Taxiverksamheten har härigenom i realiteten varit underkastad ett skråtvång. Härtill kommer att turordningskommittéerna

regelmässigt anser lokalt behov av ny företagare i branschen föreligga först när annat taxitillstånd inte utnyttjas. Dessa omständigheter har enligt styrelsen hämmat konkurrensen inom branschen till nackdel för allmänheten. Skall behovsprövning fortsättningsvis förekomma, bör den ske från helt andra utgångspunkter än de nuvarande. Rikspolisstyrelsen anser det vara nödvändigt att det i blivande proposition görs ett uttalande om hur behovsprövningen skall ske.

*Näringsfrihetsombudsmannen* menar att vad som skulle kunna sätta i gång en effektivitetsfrämjande utveckling av taxi åtminstone i storstadsområdena är att öppna möjligheter för konkurrens mellan två eller tre företag, gärna med olika "profil" i fråga om t. ex. fordonsstorlek. Härför krävs att man slopar behovsprövningen och uppdelningen av marknaden i sådana områden som i första hand kan vara aktuella för en successiv liberalisering. Det krävs också att statsmakterna och handläggande myndigheter vidtar åtgärder för att aktivt främja uppkomsten av något som mer liknar en konkurrensmarknad än det nuvarande systemet. Några mera påtagliga nackdelar skulle knappast uppkomma härigenom. Samhällets behov av taxi i färdtjänsten, såsom kompletterande linjetrafik m. m., skulle kanske bättre tillgodoses genom upphandling hos sinsemellan konkurrerande företag. Befordringsplikt skulle kunna föreskrivas liksom i det nuvarande systemet, även om en sådan föreskrift inte har samma betydelse som i ett reglerat system. Av myndighet fastställda maximitaxor, vilka erfarenhetsmässigt också tillämpas som minimitaxor, skulle efter en övergångstid kunna avvecklas i områden där en konkurrensmarknad uppkommit. Så småningom skulle man kunna komma fram till en situation som enligt NO:s uppfattning måste eftersträvas, nämligen att inte ha några andra restriktioner och regleringar av taxi – och annan yrkesmässig beställnings trafik – än vad som krävs från trafiksäkerhetssynpunkt.

NO ansluter sig till utredningens uppfattning i fråga om tillståndsprövningen att ett större samspel bör ske mellan länsstyrelserna och de organ som har det övergripande ansvaret för trafikförsörjningen på det lokala planet.

*Konsumentverket* framhåller att taxinäringen i Sverige karakteriseras av en osedvanligt hård reglering från samhällets sida i förhållande till andra näringar. Regleringen kan delvis vara betingad av de krav som samhället ställer på den. Emellertid kan den nuvarande etableringskontrollen knappast anses förenlig med nutida synsätt på sådan kontroll. Kontrollen bör enligt verket begränsas till områden där den krävs för att säkerställa trygghet till liv, hälsa, säkerhet och personlig integritet samt större ekonomiska värden.

Även *Näringslivets trafikdelegation* ifrågasätter om inte ytterligare uppmjukning på sikt bör eftersträvas. Konkurrenshämmande regler såsom behovsprövning och bestämmelser om lokalområden föreslås ju av utredningen alltjämt få bestå för taxitrafikens del till skillnad från vad som numera gäller för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. En ytterligare samordning av bestämmelserna vad gäller yrkesmässig gods- och persontrafik borde kunna övervägas. Således kan ifrågasättas om inte behovsprövningen kan mjukas upp och i huvudsak endast någon form av personlig och ekonomisk lämplighetsprövning ifrågakomma vid etableringsansökan. Det kan inte uteslutas att effektiviteten och servicegraden skulle kunna främjas om ett ökat inslag av konkurrens tillåts även inom taxinäringen.

### 2.2.2 Stationsortsbegreppet

Remissinstanserna ansluter sig genomgående till de av utredaren redovisade bedömningarna angående stationsortsbegreppet.

*Svenska taxiförbundet* är positivt till tanken att trafikutövarna ges möjlighet att verka inom ett geografiskt större område än dagens stationsort. Dock måste som en förutsättning ingå att trafikområdet har en gemensam beställningscentral och att kommenderingen av samtliga bilar samordnas. Detta torde bli svårt i vidsträckta och glest befolkade kommuner. Förbundet förutsätter därför att de lokalt betingade trafikförutsättningarna skall styra indelningen av landet i trafikområden och inte enbart de administrativa kommungränserna.

*Svenska kommunförbundet* har inget att erinra mot att man i fortsättningen talar om trafikområden i stället för stationsorter under förutsättning att detta inte samtidigt tas som intäkt för att koncentrera uppställningen av taxibilar till en eller några få platser inom trafikområdet.

*Näringsfrihetsombudsmannen* framhåller att det är lämpligt att stationsortsbegreppet anpassas till de verkliga förhållandena och inte blir för snävt avgränsat.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* framhåller att förslagen om trafikområde och kraven på anslutning till beställningscentral utgör en följd av den föreslagna förändrade organisationsstrukturen till större enheter. Förslagen torde emellertid också i sig innebära en rationalisering av taxitrafiken.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* anför att en utvidgning av stationsorter till trafikområden framstår som effektivitetsfrämjande i vissa områden. Något behov av att ange stationsorten till hel kommun finns däremot inte, eftersom kommunen – i vart fall i Jämtlands län – är ett alltför omfattande område.

### 2.2.3 Befordringspliktens utformning

Utredarens förslag och överväganden har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av så gott som alla remissinstanserna.

*Svenska taxiförbundet* tillstyrker att befordringsplikten knyts till upprättad kommenderingsplan och att rutiner utvecklas vilka möjliggör att fordonsens utehållande anpassas till efterfrågan och att en koppling till prissättningen görs.

*Svenska transportarbetareförbundet* anför att en tendens synes förekomma att tillståndsinnehavaren underlåter att följa uppgjorda kommenderingsplaner med försämrad tillgång av taxibil för allmänheten under vissa tider. Förbundet anser att någon kontroll från myndigheternas sida att tillståndsinnehavarna följer uppgjorda kommenderingsplaner inte förekommer men att en sådan fortlöpande kontroll är i högsta grad angelägen. Underlåtenhet från tillståndsinnehavarna i berört avseende bör bli föremål för beivran och eventuell indragning av tillståndet.

*Rikspolisstyrelsen* anför att berättigade klagomål beträffande otillräckligt tillhandahållande av taxibilar förekommer i storstadskommunerna jämte kranskommuner. En effektivare övervakning än den nuvarande av att tillståndshavarna verkligen håller bilar i trafik under beordrade tider synes här påkallad.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att det är en verkligt central punkt i taxiproblematiken att regelmässigt som utgångspunkt för bestämmandet

av befordringsplikten upprätta kommenderingsplaner för trafiken, i varje fall i större tätorter. Det ligger i sakens natur att taxiföretagaren strävar efter att hålla bilen ute under tider då taxitransporter mest efterfrågas. Eftersom bilar måste stå till förfogande även under lågtrafiktid måste transportplikt för visst trafikutbud föreligga och kontrolleras. Dåvarande trafiknämnden i Stockholm gjorde vid vissa tillfällen aktioner bland trafikutövarna som brustit i utehållningen av trafik. Det måste vara angeläget att hålla efter brister i trafikutbudet. Kan tillståndshavare oavsett skäl inte prestera utehållning av trafik i enlighet med tillstånd och villkor skall trafiken övergå på annan som fullgör sina åligganden.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det viktigt att kommenderingsplanerna kontinuerligt övervakas och att underlåtenhet att följa dessa beivras. Kommenderingsplanerna och i dessa angivna uppställningsplatser är av stor betydelse för taxis förmåga att behålla men även förbättra servicen till allmänheten.

*Länsstyrelsen i Örebro län* är tveksam till om tillräcklig kännedom om efterfrågan finns för andra delar av länet än de största tätorterna. Det är därför angeläget att både metoder och resurser anvisas för att inhämta sådan kännedom. Beträffande glesbygdstaxis körplikt delar länsstyrelsen inte uppfattningen att den bör uttryckas "i generella termer". Körplikten för denna kategori bör anges gemensamt för flera utövare och vid behov tillsammans med tätortstaxis. Körplikten bör i sådana fall anges som en solidarisk passningsskyldighet under s. k. ob-tid. På så sätt tillförsäkras glesbygden en viss service från utövarna även under denna tid.

*Enligt länsstyrelsen i Jämtlands län* bör befordringsplikten säkras genom fastställda kommenderingsplaner endast om länsstyrelsen uttryckligen föreskriver att sådan plan skall upprättas för visst trafikområde.

*AB Örebro läns regionaltrafik* framhåller att befordringsplikten för taxiutövare i glesbygden bör regleras på samma sätt som i tätorten.

*Bussbidragsnämnden* finner det inte rimligt att länsstyrelsen skall engageras i det slutliga fastställandet av kommenderingsplaner, som främst är att betrakta som ett administrativt hjälpmedel vid driften av taxitrafik. Befordringsplikten bör bestämmas av länsstyrelsen i tillstånden med tillämpning av de av transportrådet utfärdade anvisningarna.

Även *transportnämnden* är tveksam till förslaget att länsstyrelserna i viss utsträckning skall fastställa kommenderingsplanerna. Transportrådet bör utfärda riktlinjer beträffande de allmänna grunderna för befordringspliktens utformning.

*Södermanlands läns Trafik AB* anför att länsstyrelsen vid fastställande av kommenderingsplaner bör göra detta i samråd med länshuvudmannen för den kollektiva persontrafiken, eftersom en del av taxis verksamhet planläggs av huvudmannen, t. ex. kompletteringstrafik, linjetrafik med bil och i vissa fall färdtjänst.

### 2.3 Beställningscentraler

Utredarens förslag att anslutning till beställningscentral regelmässigt bör anges i föreskrifterna för tillståndet samt att sådan beställningscentral till skillnad från dagsläget skall kunna drivas i valfri företagsform – exempelvis aktiebolag – tillstyrks eller lämnas utan erinran av alla remissinstanserna.

## 2.4 Samåkning med taxi

Endast ett fåtal remissinstanser har berört frågan.

*Bussbidragsnämnden* framhåller att det för ett rationellt utnyttjande av taxi är viktigt att förutsättningar för samåkning skapas. Nämnden biträder förslaget om en samåkningstaxa med fast avgift per person för resor inom eller mellan vissa zoner. Ett genomförande av en sådan taxa torde emellertid kräva ändring i yrkestrafiklagen beträffande definitionen av begreppet beställningstrafik med lättare fordon.

*Svenska kommunförbundet* menar att samåkning med taxi enligt utredningens modell i väsentliga avseenden torde vara att jämställa med kollektiv linjetrafik. Organiserandet av samåkning liksom bestämmande av zontaxor bör därför endast ske i samarbete med huvudmannen för linjetrafiken. Denne bör ha ett avgörande inflytande på verksamheten.

*TCO* anser att utredningen bort ägna större uppmärksamhet åt frågan om samåkning med taxi. Särskilt i större städer bör samåkning stimuleras som ett alternativ till privatbilen. För att sådana försök skall bli lyckade, krävs det att taxan vid samåkning anpassas till en nivå som närmar sig vad som gäller för övrig kollektivtrafik.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att samåkning med taxi bör stimuleras. Zontaxa som ett medel att främja samåkning är i utredningen dock inte tillräckligt belyst för att direkt kunna användas. Frågan bör ytterligare studeras.

*Svenska transportarbetareförbundets* erfarenhet är att samåkning inte är attraktiv för trafikanterna och helst inte utnyttjas. Med vissa undantag är landet för glesbefolkat för att frågan skulle vara aktuell. Den linjebilstrafik som förekommer f. n., exempelvis mellan flygplats och centra eller vid vissa sportevenemang, är dock en form av samåkning som accepteras av taxikunderna.

## 3 Taxitaxan

### 3.1 Taxans utformning

Remissinstanserna vitsordar genomgående att den nuvarande taxekonstruktionen är svåröverskådlig och välkomnar förenklingar. Behovet av ytterligare bearbetning av förslagen påtalas dock av flera instanser.

*Svenska taxiförbundet* delar utredarens uppfattning att det är förenat med stora svårigheter att skapa ett enhetligt taxesystem som ger fullständig rättvisa mellan taxiföretag på olika orter och samtidigt är enkelt för taxikunderna. Den inriktning som ges i betänkandet på en eventuell framtida förenklad taxesättning delas till stora delar av förbundet. En lång rad frågor återstår dock att lösa, bl. a. tillämpningen vid framkörning och returkörning samt de olika komponenternas nivå. På grund av detta samt den stora vikt frågans lösning har för branschens framtid bör enligt förbundets uppfattning ett fortsatt utredningsarbete bedrivas i nära samverkan mellan transportrådet och Svenska taxiförbundet.

*Svenska transportarbetareförbundet* har ingen erinran mot den av utredaren diskuterade förenklingen av taxekonstruktionen. Förbundet pekar på att en viss form av ob-taxa redan finns.

*Svenska kommunförbundet* pekar på att förutsättningarna för taxitrafik i glesbygd resp. i större tätorter inte är desamma. Skillnaderna är enligt förbundsstyrelsen särskilt påtagliga i fråga om antalet köruppdrag och

längden för framkörnings-, transportkörnings- och återkörningssträckor. Olikheterna i dessa avseenden skulle behöva beläggas ytterligare, då de har avgörande betydelse för en rättvis utformning av en ny taxa. Exempelvis ombesörjer i glesbygden taxi många sociala tjänster. En grundavgift, som enligt utredarens mening är avsedd att täcka kostnaderna för den transportberedskap som taxi måste upprätthålla inom trafikområdet, ävensom kostnaderna för förflyttning, väntetid och framkörning, torde enligt förbundsstyrelsens uppfattning inte kunna läggas på samma nivå över hela landet. Däremot talar alla skäl för en enda transporttariff oavsett antalet resande. Tariffen bör vara både tids- och vägbaserad samt enhetlig över hela landet. Styrelsen har vid flera tidigare tillfällen framhållit att det inte är tillfredsställande att t. ex. skolskjutsar och en stor del av färdtjänsten är med och bär de högre kostnaderna för att bedriva taxitrafik på kvällar, lördagar och sön- och helgdagar, dvs. på obekvämt arbetstid. Den för kommunerna i detta avseende negativa konsekvensen av nuvarande taxitaxa skulle bortfalla, om en speciell grundavgift och transporttariff eller ett speciellt tillägg för körning på ob-tid infördes. Styrelsen vill påpeka att ob-taxan redan nu utgår i vissa fall. Prissättningen på taxitjänsterna bör vara kostnadsanpassad i tid och rum. Detta bör gälla även beträffande den ifrågasatta storbilstaxan.

*Statens pris- och kartellnämnd* konstaterar att det nu avlämnade förslaget till ny taxitaxa i stort överensstämmer med SPK:s tidigare framförda förslag. Utredaren delar således nämndens principiella uppfattning om att taxitaxan i sin struktur bör vara kostnadsanpassad och bestå av en grundavgift, en vägbaserad transporttariff samt en väntetidsavgift.

Utredaren har dragit slutsatsen att införandet av en kostnadsanpassad taxa medför att nuvarande grundavgift höjs och väglängdstarifferna sänks. SPK anser detta antagande, mot bakgrund av tillgängliga uppgifter om taxis kostnads- och intäktsstruktur, felaktigt. Svenska taxiförbundets framställningar till länsstyrelserna om höjningar av taxitaxan baseras bl. a. på den förutsättningen att taxitrafikens rörliga och fasta kostnader – definierade enligt utredningens förslag – i genomsnitt utgör 82 resp. 18 procent av taxitrafikens totala kostnader. Vidare baseras framställningar om höjningar av taxitaxan på förutsättningen att grundavgiften – som för närvarande uppgår till 6:20 kronor per resa – i genomsnitt utgör 25 procent av priset för taxiresan, exkl. drickspengar. Det innebär att det genomsnittliga priset för en taxiresa för närvarande kan beräknas till ca 25 kronor. Införandet av en kostnadsanpassad taxa betyder att taxans grundavgift, som skall täcka taxis fasta kostnader, bör – med utgångspunkt från tillgängliga uppgifter om taxis kostnadsstruktur – sättas till högst 4:50 kronor per resa, vilket innebär en sänkning av nuvarande grundavgift. Taxans rörliga avgifter – väglängdstarifferna och väntetidsavgiften – som skall täcka taxis rörliga kostnader, skulle således uppgå till i genomsnitt ca 20 kronor per resa, vilket innebär en höjning jämfört med den nu gällande taxan.

De lokala taxiföreningarna i främst de större tätorterna har begränsat framkörningsavgiften, inkl. grundavgiften, till ett högsta belopp, som numera uppgår till ca 10 kronor. Detta beror bl. a. på att, när taxi i en kommun önskat begränsa antalet uppställningsplatser för taxibilar till ett fåtal platser i kommunens centrum, den kommunala trafiknämnden har ställt som villkor för sådan centralisering, att taxi begränsat framkörningsavgiften till ett visst högsta belopp. Genom denna begränsning av framkörningsavgiften fördras inte i de flesta fall taxiresorna för boende i

kommunens ytterområden i förhållande till tidigare. Vidare har taxi i tätorterna själva i vissa fall infört begränsad framkörningsavgift för att kunna konkurrera om de transportuppdrag utanför kommunens tätort som annars blivit utförda av taxibilar stationerade utanför tätorten. SPK anser att det mot denna bakgrund finns skäl för att vid en eventuell taxeomläggning göra en avvikelse från principen om en helt kostnadsanpassad taxa, nämligen på det sättet att grundavgiften inkl. framkörningskostnaden bör av taxefastställande myndighet beslutas uppgå till högst 10 kronor per resa i tätort.

Särskild vintertaxa – 10 procents tillägg på taxan – tillämpas under tiden 1 december–31 mars i Kopparbergs och Gävleborgs län samt under tiden 1 november–30 april i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Vintertaxans konstruktion medför att efter varje generell taxehöjning transportkostnaden för en resa, som görs i berört län under den tidsperiod som omfattas av taxans vintertillägg, höjs med ett belopp som går utöver den generella taxehöjningen genom den "ränta på ränta-effekt" som uppstår. Eftersom taxans vintertillägg – som tillkom för över 40 år sedan – numera dessutom inte är kostnadsmissigt motiverat, anser SPK i likhet med utredningen, att vintertillägget bör slopas.

Taxiförbundet har informerat SPK om att förbundet inte har medel att utföra mer omfattande undersökningar av intäktsstrukturen än vad som hitintills gjorts. SPK anser det dock nödvändigt att sådana undersökningar kommer till stånd eftersom undersökningsresultatet har avgörande betydelse för bedömningen av effekterna av en eventuell taxeomläggning.

*Näringsfrihetsombudsmannen* anser att det finns goda skäl för att förenkla taxekonstruktionen på det sätt utredaren har föreslagit. Med anledning av förslaget om en specialtaxa för taxibilar som är godkända för fler än fyra passagerare menar NO att en specialtaxa skulle kunna vara motiverad även för mindre bilar än de som vanligen nu används.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* erinrar om att det inom Svenska taxiförbundet pågår ett utredningsarbete med syfte att möjliggöra en ändring av taxans utformning. Resultatet av det utredningsarbetet bör avvaktas innan ändringar sker i taxitaxans uppbyggnad.

*Länsstyrelsen i Örebro län* anför att utredaren har påvisat många nackdelar med den nuvarande taxans konstruktion och fastställelse. Länsstyrelsen anser dock inte att utredarens förslag beträffande konstruktionen är tillfredsställande. Det borde vara möjligt att undvika den mångfald av tillägg till grundtaxan som föreslås (nattaxa, storbilstaxa, drivmedelstillägg osv.). Länsstyrelsen föreslår att taxans konstruktion görs till föremål för en ny prövning. Kommuners och landstings intresse av ett mer schablonmässigt ersättningsförfarande för de samhällsbetalda transporterna bör också beaktas.

*AB Örebro läns regionaltrafik* finner inte att utredarens förslag till taxekonstruktion fyller kravet på enkelhet. Bolaget efterlyser mer genomarbetade förslag som också tar upp de ersättningsformer som är aktuella vid transportuppdrag åt kommuner och landsting.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* är tveksam till taxekonstruktionen med hänsyn till de effekter som erhålls för glesbygdstaxi. Många taxiägare i glesbygd har i dag kombinationssysselsättning och är i hög grad beroende av intäkterna från taxiverksamheten. I utredningen föreslås att vintertillägget försvinner. Den taxekonstruktion som vidare föreslås torde missgynna glesbygdstaxi. Detta medför att dessa företag får en i förhållande till tätortstaxi och företag utanför de nordliga länen lägre ersättning. Konse-

kvenserna av detta kan bli att servicen i glesbygden försämras, något som starkt kontrasterar mot de allmänna strävandena beträffande glesbygden.

*Göteborgs kommun* menar att utredaren inte har givit underlag för att binda sig för en framtida taxekonstruktion. Den föreslagna modellen har vissa fördelar. De ekonomiska konsekvenserna är emellertid inte närmare analyserade. Andra tänkbara taxekonstruktioner finns också, t. ex. någon form av zontaxa. En särskild storstadstaxa skulle också kunna övervägas. Oavsett hur taxan utformas, är det angeläget att färdtjänsten inte behöver bidra till att täcka kostnaderna för taxitrafik under s. k. ob-tid.

*Trafiksäkerhetsverket* framhåller vikten av att taxiförarens arbetsförhållanden anpassas så att trafiksäkerheten i största möjliga mån tillgodoses. T. ex. kan en taxa av det slag utredaren föreslår utgöra en stressfaktor som inverkar menligt på trafiksäkerheten, om den fasta delen blir för stor och den rörliga delen alltför avståndsberoende. Taxorna bör enligt verkets mening så långt det är möjligt göras tidsberoende. Även sådana kostnader som kan hänföras till upprätthållande av transportberedskapen och som utredaren tänkt sig ingå i en fast del bör enligt verket i möjligaste mån kunna bakas in i en tidsberoende rörlig del.

### 3.2 Taxametern

Samtliga remissinstanser har instämt i eller lämnat utan erinran utredarens bedömning att en ny typ av taxameter bör utvecklas för att möjliggöra bl. a. automatisk utskrift av kvitto med angivande av erlagd avgift och andra uppgifter om resan.

*Svenska taxiförbundet* framhåller att ett utvecklingsarbete i fråga om en ny typ av taxameter nyligen har påbörjats och att det därför vore olyckligt om man genom lagstiftning i dag förhindrade framtagandet av ett önskvärt taxametersystem. Förbundet framhåller också att taxinäringen själv, under nuvarande ekonomiska betingelser, inte kan finansiera utveckling och installation av aktuell utrustning.

*Svenska transportarbetareförbundet* tillstyrker förslaget om en taxameter som automatiskt stämplar kundkvittot med avgift och annan erforderlig dokumentation. Förbundet påpekar också att ett sådant system är ägnat att hindra skattefusk.

*Svenska kommunförbundet* anser det självklart att taxikunderna regelmässigt skall erhålla kvitto på erlagt belopp. Taxameterns konstruktion bör medge att kvitto automatiskt ställs ut på det belopp som har registrerats i taxametern. Även andra uppgifter om resan bör enligt förbundet kunna påföras kvitto automatiskt.

*Statens pris- och kartellnämnd* anför att nämnden har, liksom några av taxis större kunder, t. ex. kommuner och landsting, i ett flertal år föreslagit att taxibilarna utrustas med taxametrar som automatiskt ger stämplat kvitto på reskostnaden. För närvarande pågår ett utvecklingsarbete för att få fram sådana taxametrar inom Stockholms län, vilket dock hitintills visat sig vara förenat med vissa tekniska svårigheter. SPK anser, i likhet med utredningen, att det är angeläget att samtliga taxibilar så snart som möjligt utrustas med berörda taxametrar. Statsmakterna bör därvid i större utsträckning än hittills mera direkt delta i utvecklingen av stämplande taxametrar.

*Brottsförebyggande rådet* framhåller att det är av särskilt intresse att utveckla fastare och säkrare redovisningsrutiner för branschen. BRÅ kon-

staterar med tillfredsställelse att utredaren har behandlat vissa förslag som bör kunna bidra till en förbättring av dessa rutiner.

*Transportnämnden* framhåller att transportrådet bör få ett myndighetsansvar som innebär inte bara uppbyggandet av olika taxeformer utan även ett ansvar för utvecklingsarbete bl. a. när det gäller kontrollfunktionen i samband med betalning av resa.

### 3.3 Dricksen

Utredarens uppfattning att drickssystemet bör avskaffas har inte mött erinran från någon av remissinstanserna.

*Svenska taxiförbundet* delar uppfattningen att dricksen i sig är en otidsenlig form av betalning för tjänster. Dricksens sammankoppling med frågan om schablonbeskattning, samtidigt som möjligheter att begära dricks saknas och att den dessutom varken är enhetlig eller utgör någon del i den nuvarande taxan medför komplicerade problem vid en förändring.

*Svenska transportarbetareförbundet* har inte något emot att drickssystemet avskaffas under förutsättning att detta sker i samråd och efter överenskommelse mellan berörda parter.

*Svenska kommunförbundet* anför att även om underlag inte ges för att bedöma de ekonomiska konsekvenserna för kommunerna vid ett avskaffande av dricksen talar ett flertal skäl för att denna otidsenliga form för betalning av tjänster försvinner. En sådan förändring bör dock, enligt kommunförbundets styrelse, endast ske i samband med en ändring av taxekonstruktionen. Som en ytterligare förutsättning för att slopa dricksen bör gälla, att den förhållandevis dyrare transportberedskapen och transportkostnaden under kvällar och nätter får helt genomslag i det pris kunden skall betala under dessa tider.

*Statens pris- och kartellnämnd* anför att riksskatteverkets nuvarande regler om storleken på beskattningsbara drickspengar ger taxi i skilda delar av landet olika ekonomiska förutsättningar att bedriva sin verksamhet. Vidare utgör frågan om drickstillägg ett störningsmoment mellan taxi och taxis kunder. Med hänsyn härtill och till det otidsenliga i att förares lönesättning bl. a. baseras på ett tillägg, som är beroende av kundens godtycke, instämmer SPK i utredningens uppfattning att drickspengar bör slopas som betalningsmedel inom taxinäringen. Eftersom denna ersättningspraxis är starkt förankrad hos taxis kunder bör en sådan åtgärd kombineras med en omfattande information.

### 3.4 Taxefastställelsen

Remissinstanserna har i stort sett inte framfört några erinringar mot utredarens synpunkter vad gäller taxefastställelsen. I några remissvar anför dock avvikande synpunkter vad avser länsstyrelsernas skyldighet att inhämta yttranden i taxeärenden.

*Svenska taxiförbundet* konstaterar att den nuvarande handläggningsordningen för taxefastställelse tidigare har kritiserats av bl. a. förbundet, som delar utredarens uppfattning att det är viktigt för medlemsföretagen att prisfrågorna löses snabbare och på ett mer enhetligt sätt än i dag. Om så kan bli fallet via central prövning inom det nyinrättade transportrådet tillstyrker förbundet förslaget.

*Svenska transportarbetareförbundet* anför att en central prövning av

taxenivån synes främja en större enhetlighet i taxesättningen i skilda delar av landet.

*Statens pris- och kartellnämnd* pekar på att nämnden bl. a. i yttrande 1976-04-30 till regeringen över departementspromemorian (Ds K 1976: 3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet har anfört att det finns behov av en central samordning av taxesättningen för bl. a. taxitrafiken. Eftersom SPK är central förvaltningsmyndighet för frågor rörande prisövervakning, och taxehöjningar inom persontrafikområdet har stor inverkan på konsumentprisutvecklingen, bör SPK tas in i YTF som en av de myndigheter, som skall avge yttrande i anslutning till förändringar i taxitaxan. Det bör dessutom anges i transportrådets instruktion att prövning av persontrafiktaxor skall ske i samråd med SPK och att, i de fall transportrådet och nämnden inte är ense, frågan skall hänskjutas till regeringen. Om så inte sker bör de tjänster vilkas prissättning sålunda kommer att prövas av transportrådet undantas från SPK:s ansvarsområde genom ändring av nämndens instruktion.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anför att det närmare borde övervägas om länsstyrelsen alls skall ta befattning med taxefrågan i fortsättningen.

*Länsstyrelsen i Örebro län* ifrågasätter värdet av det föreslagna remissförfarandet, om avsikten ändå är att få en enhetlig taxa.

*AB Örebro läns regionaltrafik* anser att remissinstanserna bör väljas med omsorg och reduceras jämfört med vad som sägs i YTF.

*Umeå kommun* framhåller att det finns en viss risk för att man vid den centrala prövningen inte beaktar de olikheter i kostnadsutvecklingen som föreligger mellan landsort och storstäder. Taxis framställningar om höjningar synes enligt kommunen oftast vara grundade på storstadsförhållanden. Kommunen anför vidare att höjningarna av taxitaxorna hittills har skett oregelbundet och ofta flera gånger per år. Detta skapar stora svårigheter ur budgeteringssynpunkt för kommunerna. Umeå kommun har flera gånger tidigare påtalat detta i samband med yttranden över begärda taxehöjningar. Större delen av taxis kostnader utgörs av personalkostnader. För alla andra yrkesgrupper är lönerna knutna till bestämda avtalsperioder. Så bör också kunna ske med taxitaxan. När ny taxa fastställs bör det anges hur länge den gäller. Helst borde perioderna knytas till kalenderår.

#### 4 Olaga taxitrafik

Remissinstanserna vitsordar genomgående behovet av att ytterligare åtgärder vidtas mot den olagliga trafiken. Utredarens förslag om skärpta påföljder tillstyrks eller lämnas utan erinran i merparten av remissvaren. Flera remissinstanser betonar dock att en skärpt övervakning är en förutsättning för att man skall kunna komma till rätta med den aktuella brottsligheten. Några remissvar tar upp frågorna om avgiftssystem och förverkandebestämmelser.

*Riksåklagaren* tillstyrker utredarens förslag till straffskärpning för olaga yrkesmässig trafik. Det är emellertid enligt RÅ:s mening inte erforderligt med en särskild straffskala för grova brott. Den straffskala som föreslagits för normalbrott ger möjlighet att ådöma fängelsestraff för brott av allvarligare art, vilket RÅ anser vara tillfyllest. Enligt RÅ:s mening bör normalstraffet för olaga yrkesmässig trafik även fortsättningsvis vara böter. Endast i undantagsfall bör fängelsestraff ådömas och då för brott av mycket allvarlig beskaffenhet. RÅ understryker att en straffskärpning i sig inte

torde vara brottsförebyggande, om det inte finns möjligheter att tillse att ifrågavarande bestämmelse efterlevs. Straffskärpnigen måste därför enligt RÅ följas av en effektivare övervakning. RÅ anser vidare att något system med avgifter inte passar för denna typ av brottslighet. Däremot anser RÅ att införande av förverkandebestämmelser i yrkestrafiklagen skulle ha en preventiv effekt. Dessa bestämmelser bör utformas så att de ger möjlighet att förverka den vinning som har uppkommit vid den olaga yrkesmässiga trafiken och i extrema fall fordonet eller en del av dess värde.

RÅ pekar också på att en fastare organisation av taxis verksamhetsformer minskar förutsättningarna för olaga trafik.

*Rikspolisstyrelsen* framhåller att olaga yrkesmässig taxitrafik sannolikt innebär brott även mot skattelagstiftningen och olika författningar om sociala avgifter, dvs. en form av systemsatt ekonomisk brottslighet. Rikspolisstyrelsen ifrågasätter därför om inte värdet av inkörd lega efter sedvanlig skälighetsbedömning bör kunna förklaras förverkat till staten. Det bör även kunna prövas om inte brottsverktyget/bilen skall bli föremål för förverkande.

*Brottsförebyggande rådet* pekar på att rådet i andra sammanhang tidigare har framhållit vikten av att frihetsberövande sanktioner utnyttjas med stor återhållsamhet i kriminalpolitiken, jfr bl. a. rapporten Nytt straffsystem (BRÅ Rapport 1977: 7). I fråga om sådan näringsverksamhet som gjorts till föremål för en så ingående samhällelig kontroll som den yrkesmässiga trafiken bör samhället enligt BRÅ:s uppfattning i första hand genom utomstraffrättsliga åtgärder söka komma till rätta med eventuella missförhållanden. BRÅ är emellertid samtidigt medvetet om att utvecklingen i fråga om svartåkning måste betraktas som oroväckande. Särskilt allvarligt är enligt BRÅ att svartåkningen kan utgöra en fara för trafiksäkerheten, bl. a. genom att fordonen inte blivit kontrollbesiktigade för trafiken, att förarna saknar erforderlig kompetens och att gällande arbetstidsreglering inte följs. BRÅ är mot bakgrund härav berett att tillstyrka en viss skärpning av sanktionen mot olaga yrkesmässig trafik. BRÅ pekar vidare på värdet från straffprocessuell synpunkt av att fängelse införs i straffskalan för det aktuella brottet. Med fängelse i straffskalan öppnas nämligen möjlighet till husrannsakan och andra straffprocessuella tvångsmedel i samband med utredning om brott mot yrkestrafiklagstiftningen. BRÅ menar emellertid att utredarens förslag om en särskild grov latitud av brottet olaga yrkesmässig trafik kan undvaras. Enligt BRÅ:s uppfattning bör straffet för olaga yrkesmässig trafik vara böter eller fängelse i högst sex månader. I förarbetena till bestämmelsen bör anges att den normala sanktionen bör vara böter, medan fängelse bör kunna tillgripas i fall där brottsligheten framstår som särskilt allvarlig. Därvid bör i förarbetena även anges sådana omständigheter som särskilt bör beaktas vid denna bedömning. BRÅ anser att utredaren i sitt författningsförslag har angett tre viktiga sådana omständigheter. BRÅ pekar också på att det nyligen har presenterats en undersökning, "Svart taxi" - en kartläggning av illegal taxiverksamhet i Stockholm, som belyser problemet med olaga yrkesmässig trafik på taxiområdet. Vidare framhåller BRÅ att de förslag utredaren lägger fram om större företagsenheter och samverkan i fastare former inom branschen också allmänt sett torde kunna medverka till att olika missförhållanden kan begränsas. En sådan utveckling är önskvärd inte bara för att underlätta den fiskala kontrollen utan även för att skydda sund konkurrens inom taxinäringen.

*Näringsfrihetsombudsmannen* framhåller att det är naturligt att man särskilt för att skydda ett reglerat system vill skärpa kontrollen och höja straffpåföljden. Den i betänkandet förordade straffpåföljden för s. k. svartåkning – böter eller fängelse i högst sex månader eller i grova fall fängelse i högst ett år – framstår dock som alldeles för hög i förhållande till brottets art och svensk rättstradition. Gör "svartåkarna" sig skyldiga till brottsliga gärningar mot kunderna, vilket det enligt utredningen finns risk för, skall detta självfallet leda till lagföring och straff i den ordning som gäller för brottet.

*Svenska taxiförbundet* delar utredarens uppfattning att den olaga yrkesmässiga taxitrafiken utgör en illojal konkurrens mot de seriösa utövarna samtidigt som utnyttjandet av s. k. svartåkare innebär betydande risker för kunden. Den föreslagna straffskärpningen måste dock kombineras med en ändamålsenlig övervakning för att önskvärt resultat skall erhållas.

*Svenska transportarbetareförbundet* tillstyrker en straffskärpning samt ekonomiska sanktioner för att komma till rätta med olagligheten. Anledningen till rådande förhållanden är utan tvekan den bristfälliga kontrollen från vederbörande myndigheters sida, varför en skärpning i detta avseende är angelägen.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* tillstyrker straffskärpningen. I fråga om ett avgiftssystem anför länsstyrelsen att redan den motivering utredaren angett – dvs. att denna typ av brottslig verksamhet torde utföras av personer med svag ekonomi – borde vara skäl nog att inte ens överväga denna påföljd.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anför att strängare påföljd inte har någon allmänpreventiv effekt såvida inte de brottsliga gärningarna effektivt beivras – snarare tvärtom. Den trånga flaskhalsen är här polisens spanings- och utredningsresurser. Som det nu är måste polisen starkt prioritera i sin verksamhet och brott som olaga yrkesmässig trafik hamnar av naturliga skäl ganska långt ner på polisens prioriteringslista. Länsstyrelsen vill emellertid inte motsätta sig förslaget i denna del, eftersom den s. k. svartåkningen speciellt i storstäderna är ett stort problem till förfång för både allmänheten och taxi.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att betydelsen av en straffskärpning inte skall överskattas. Väsentligare än straffskärpning är enligt länsstyrelsen att det sker en skärpt övervakning av taxitrafiken.

*Göteborgs kommun* framhåller också att förslaget om en skärpt lagstiftning för olaga taxitrafik kan bli verkningsslöst, om inte polisen skärper sin övervakning.

*Svenska busstrafikförbundet* tillstyrker i princip utredarens förslag till skärpning av påföljderna för olaga yrkesmässig trafik. Det är emellertid enligt förbundet angeläget att den slutliga utformningen av en ändrad författningstext beakta dels den definitionsmissiga "tredelningen" av yrkesmässig busstrafik, som kan föranleda speciella och i rättspraxis ännu oprövade tolknings- och avgränsningsproblem och därav följande omedvetna överträdelser, dels att den driftansvarige i en stor trafikrörelse har en större exponeringsyta för upprepade överträdelser än enmansföretagaren. Med hänsyn härtill bör ett slutligt förslag till ändring av 4 kap. 1 § YTL vara mindre kategoriskt utformat i fråga om kriterierna 1 och 3 för bedömningen av om brottet är grovt.

**Innehåll**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1979: 559) .....	2
Utdrag av regeringsprotokoll den 20 mars 1980 .....	3
1 Inledning .....	3
2 Föredragandens överväganden .....	5
2.1 Taxi i den kollektiva trafikförsörjningen .....	5
2.2 Taxis företagsstruktur .....	7
2.2.1 Olika företagsformer .....	7
2.2.2 Turordningsprincipen och lämplighetsprövningen .....	9
2.3 Tillståndsgivningens närmare inriktning .....	13
2.3.1 Behovsprövningen .....	13
2.3.2 Stationsortsbegreppet .....	14
2.3.3 Befordringspliktens utformning .....	16
2.4 Beställningscentraler och annan samverkan .....	18
2.5 Taxitaxan .....	19
2.5.1 Taxans utformning, dricksen och taxametern .....	19
2.5.2 Taxefastställelsen .....	23
2.6 Olaga yrkesmässig trafik .....	24
2.7 Övrigt .....	27
2.7.1 Trafiktekniska frågor .....	27
2.7.2 Samråd i yrkestrafikfrågor .....	27
2.7.3 Vissa frågor om inlösen av taxirörelse .....	28
2.8 Författningsmässig reglering, m. m. ....	28
3 Hemställan .....	29
4 Beslut .....	29

*Bilagor*

1. Betänkandet (Ds K 1979: 4) TAXI – krav och utvecklingsmöjligheter .....	31
2. Sammanställning av remissyttrandena över betänkandet .....	143

